

Deutsches Flaggenhandbuch, Flaggenrecht und ...

Franz Reinecke

(Reinecke)

Deutsches Flaggenhandbuch.



Kaiser Wilhelm II.

Deutsches
Flaggenhandbuch.

Flaggenrecht und Flaggenzeremoniell

nach den

neuesten deutschen und internationalen
Bestimmungen

von

Franz Reinecke
in Hannover.

Hannover und Leipzig.
Hahnsche Buchhandlung.
1900.

Druck von August Grimpe in Hannover.

Vorwort.

Das Jahr 1867 brachte den deutschen Küstenstaaten eine einheitliche Kriegs- und Handelsflagge. Es mußte aber das Jahr 1892 und die Regierungszeit unseres jetzigen Allergnädigsten Kaisers und Herrn herankommen, bis auch die Dienstflagge im Seegebiet dieser Staaten so einheitlich wurde, als die Verfassung des Deutschen Reichs zuläßt.

Der Flagge Deutschlands widme ich dieses Buch. Möge ihr Adler unter der thatkräftigen und zielbewußten Regierung unseres Kaisers immer weitere Kreise ziehen.

Für alle Mitteilungen, welche eine Berichtigung und Erweiterung des Inhalts dieses Werkes bezwecken, ist der Verfasser dankbar.

Hannover, März 1900.

Franz Reinecke.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Das Flaggenzeremoniell auf See 1

Einleitung 1
Das Zeigen der Nationalflagge 2
Das Streichen der Flagge 2
Das Dippen der Flagge 2
Das Flaggenheißen bei festlichen Anlässen 3

Flaggen, Standarten, Stander, Wimpel, Flügel u. s. w. 4

Flaggen 4
Die Gösch 5
Admiralsflaggen und Flaggen hoher Marinebefehlshaber 5
Signalflaggen 5
Kontorflaggen 6
Andere Flaggen und ihre Führung 6
Flaggen für Staats- und öffentliche Gebäude 8
Standarten 8
Stander 8
Signalstander 8
Wimpel 9
Flügel oder Windstander 9

Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine . . 10

Aufzählung der verschiedenen Flaggen und Abzeichen 10
Die Kaiser-, Kaiserin- und Kronprinzen-Standarte 10
Die Standarte oder Kriegsflagge für andere deutsche Fürstlichkeiten, die ersten Bürgermeister der Hansestädte und höhere Diplomaten 11
Breitwimpel Seiner Majestät des Kaisers 12
Die Flagge des Generalinspekteurs der Marine und des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts 12

Seite

Die Flaggen der Admirale, der Kommodorestander, der Flottillen- und Divisionsstander . . . 12
Der Kriegsschiffswimpel . . . 15
Der Anciennetätsstander . . . 15
Die Flaggen und Abzeichen im Boot . . . 16
Zeitbestimmungen über Führung der Flaggen und Abzeichen . . 16
Weitere Bestimmungen über Kommandozeichen . . . 16
Bestimmungen über das Führen der Reichskriegs- und Reichsdienstflagge . . . 17
Das Setzen der Gösch . . . 18
Die Reichsdienstflagge des Auswärtigen Amts und die Flagge der Gouverneure für Deutsch-Ostafrika und Kiautschau . . . 18
Der Flaggenschmuck . . . 19
Der Flaggengruß . . . 20
Die Flagge und Abzeichen halbstocks . . . 21
Die Begrüßung durch blinde Kanonenschüsse . . . 21
Die Anzahl der Salutschüsse . . . 22
Die Salute für deutsche Kommandozeichen . . . 23
Die Salute für fremde Persönlichkeiten und Kommandozeichen . 24
Salute für Landesflaggen . . . 25
Andere Ehrenbezeigungen . . . 26
Seine Majestät der Kaiser in einem Seeplatz am Lande . . . 27
Seine Majestät der Kaiser auf Reede und im Hafen . . . 28
Besichtigung eines Schiffes durch Seine Majestät den Kaiser . . . 28
Geburtstag Seiner Majestät des Kaisers und Ihrer Majestät der Kaiserin . . . 29
Ehrenbezeigungen für Ihre Majestäten die Kaiserin, die Kaiserin-Witwe und die anderen deutschen Fürstlichkeiten u. s. w. . . . 29
Ehrenbezeigungen für fremde Fürstlichkeiten u. s. w. . . . 30
Teilnahme an fremden Festlichkeiten . . . 30

Der internationale Signalverkehr und die internationalen Signalstationen . . . 30
Das internationale Signalbuch . . . 30
Die internationalen Signalstationen . . . 31

Die Flaggen, Stander und Wimpel des internationalen Signalbuches. 33

Tagsignalstationen (See-Telegraphen-Anstalten) an den deutschen Küsten 34

Eissignalstationen an der deutschen Küste . . . 35

Gesetze und Verordnungen des Deutschen Reichs über Flaggenrecht und Flaggenführung . . . 35
Einleitung . . . 35

Seite
Verfassung des Deutschen Reiches 36
Allerhöchste Kabinetsordre vom 4. Juli 1867 betreffend die Kriegsflagge des Norddeutschen Bundes 37
Weitere Bestimmungen über die deutsche Kriegsflagge aus dem Jahre 1867 37
Allerhöchster Erlaß, betreffend die Führung der Kriegsflagge auf den Privatfahrzeugen der deutschen Fürsten, vom 2. März 1886 38
Verordnung über die Führung der Reichsflagge vom 8. November 1892 38
Bekanntmachung, betreffend die Reichsdienstflagge vom 20. Januar 1893 40
Bestimmungen über die Führung der deutschen Kriegsflagge und der Reichsdienstflagge der Marine 41
Führung der deutschen Kriegsflagge von Seiten der Behörden und Anstalten der Kaiserlichen Schutztruppe für Ostafrika 42
Bekanntmachung, betreffend die Führung der Reichsdienstflagge auf den Regierungsfahrzeugen und Regierungsgebäuden einzelner Verwaltungen in den deutschen Schutzgebieten, vom 13. August 1893 43
Bestimmungen über die Führung der Reichskriegsflagge in der Armee, vom 4. Mai 1892 43
Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine (Beitrag) vom 20. April 1899 44
Allerhöchste Ordre, betreffend die Verwaltung des Kiautschau-Gebietes, vom 1. März 1898 45
Heimatswimpel, vom 29. Juni 1899 46
Bekanntmachung, betreffend die Flagge des Kaiserlichen Jachtklubs zu Kiel 46
Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 47
Begründung des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe 57
Bekanntmachung, betreffend Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 78
Verordnung, betreffend die Registrierung für Kauffahrteischiffe. (Handelt von der Flagge der Handelsmarine) 88
Abzeichen auf der Handelsflagge für die als Offiziere des Beurlaubtenstandes u. s. w. der Marine angehörenden Schiffsführer, vom 1. Juli 1896 89
Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See (Notsignale u. s. w.), vom 9. Mai 1897 90

Seite

Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern, vom 14. August 1876 . . . 92
Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, vom 28. August 1896 . . . 93

Darstellung der Standarten, Flaggen, Stander und Wimpel des Deutschen Reichs innerhalb des Seeschiffahrtgebietes . . . 94

Verordnungen der einzelnen Küstenstaaten des Deutschen Reichs über Flaggenführung . . . 101
Vorschriften über die Flaggenführung auf preußischen Staatsfahrzeugen und Staatsgebäuden . . . 101
Vorschriften über die Flaggenführung auf Mecklenburg-Schwerinschen Staatsfahrzeugen und Staatsgebäuden, welche den Zwecken der Seeschiffahrt dienen . . . 103
Verordnung des Senats der freien Hansestadt Lübeck . . . 104
Freie Hansestadt Hamburg . . . 105
Bekanntmachung, betreffend die Flaggenführung auf bremischen Staatsfahrzeugen und den ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienenden Staatsgebäuden . . . 106
Großherzogtum Oldenburg . . . 108

Darstellung der Dienstflaggen der einzelnen Küstenstaaten des deutschen Reichs innerhalb des Seegebietes . . . 109

Weshalb ist die deutsche Flagge schwarz-weiß-rot? . . . 112

Die alte preußische Flagge . . . 113

Einige Flaggenzeichen von allgemeiner und besonderer Bedeutung . . . 115

Die im Jahre 1899 auf Veranlassung der Kaiserlich russischen Regierung im Haag stattgehabte, von allen zivilisierten Nationen der Erde beschickt gewesene Friedenskonferenz . . . 123

Schützt im Seekriege neutrale Flagge die Ladung eines Handelsschiffes, wenn diese Ladung nicht Kriegskontrebande ist? . . . 126

Die Marconische Telegraphie ohne Draht in Verbindung mit dem internationalen Signalverkehr . . . 133

Verzeichnis und Beschreibung von Flaggen verschiedener Staaten . . . 134

Die Flaggenführung deutscher Schiffe auf Innenfahrwassern . . . 144

Verzeichnis und Beschreibung der Flaggen bezw. Landesfarben der deutschen Bundesstaaten . . . 146

Auskunftserteilung über Kontorflaggen, Flaggen und Stander von Segelklubs und Seglervereinen, sowie über andere Arten von Flaggen, Standern und Wimpeln . . . 149

Seite

Verschiedenes über die Anfertigung und den Gebrauch von Flaggen . 151

Flaggenstoffe 151
Flaggenfabrikation 151
Die Flaggen während des Gebrauchs. 152
Die Flaggen nach dem Gebrauch 153

Flaggenmasten, Flaggenstöcke, Flaggenleinen 154

Verschiedene Größen- und Maßangaben 155

Größe der Flaggen der Kaiserlichen Marine. 155
Größe von Signalflaggen nach dem internationalen Signalbuch, wie sie in England gebräuchlich sind 156
Verschiedene Maße 156

Verzeichnis der Abbildungen.

Seite

1) Titelbild: Bildnis Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II.

2) Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd in Bremen „Kaiser Wilhelm der Große" vor Anker liegend und aus feierlichem Anlaß flaggend. Am Heck weht die Handelsflagge, im Großtopp die Reichspostflagge, im Vortopp die Kontorflagge (Lloydstander), als Gösch die Bremer Handelsflagge 3

3) Die Fünfmastbark „Potosi" aus Hamburg, das größte Segelschiff der Erde, in See unter Segel. Von der Gaffel weht die Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz, die nur von Schiffern geführt werden darf, welche Reserveoffiziere oder Offiziere a. D. der Kaiserlichen Marine sind. Im übrigen weht: im Vortopp die Hamburgische Flagge, im Großtopp die Kontorflagge der Eigner, Firma Ferdinand Laeisz in Hamburg, im Mitteltopp die Namensstandarte, im Kreuz- und Besanstopp das Signal des internationalen Signalbuches CWRS — DFC, bedeutend: „Glück deutscher Flagge" 7

4) Seiner Majestät Jacht „Hohenzollern" unter Dampf; im Großtopp weht die Kaiserstandarte, sonst wehen Heckflagge und Toppflaggen 11

5) Seiner Majestät großer Kreuzer „König Wilhelm" vor Anker liegend; es wehen Heckflagge, Gösch und Admiralsflagge 13

6) Seiner Majestät großer Kreuzer „Hansa" auf See die Flagge zeigend; im Vortopp weht die Vizeadmiralsflagge 14

7) Seiner Majestät Schiff „Moltke" (jetzt Schulschiff, früher Kreuzerfregatte) vor Anker liegend; es wehen Heckflagge und Kontreadmiralsflagge 15

8) Seiner Majestät großer Kreuzer „Fürst Bismarck", ausgeflaggt 19

Seite

9) Seiner Majestät Schiff „Stosch" (jetzt Schulschiff, früher Kreuzerfregatte) feuert den Salut für einen Admiral der Vereinigten Staaten von Nordamerika 24

10) Seiner Majestät Schiff „Gneisenau" (jetzt Schulschiff, früher Kreuzerfregatte) salutiert die französische Flagge 25

11) Ein Postdampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft macht einer passierenden englischen Bark das Anrufsignal und das Signal BQD des internationalen Signalbuches, welches heißt: „Melden Sie Alles wohl an Bord". Das englische Segelschiff giebt durch Heißen des Antwortwimpels an, daß das Signal verstanden ist und daß die Meldung gemacht wird 32

12) Werftdampfer der Kaiserlichen Marine mit Heckflagge, Toppflagge und Gösch (Reichsdienstflagge) 40

13) Deutsches Segelschiff die „Swinemünder Bucht" mit der Lotsenflagge ansteuernd, also das Signal gebend, daß Lotsenhilfe verlangt wird 91

14) Kaiserstandarte 94

15) Kaiserinstandarte 94

16) Kronprinzenstandarte 94

17) Breitwimpel Seiner Majestät des Kaisers 95

18) Flagge des Generalinspekteurs der Marine 95

19) Flagge der Admirale 95

20) Flagge der Vizeadmirale 95

21) Flagge der Kontreadmirale 95

22) Kommodorestander 96

23) Flottillenstander 96

24) Divisionsstander 96

25) Kriegsschiffswimpel (Wimpel der Kaiserlichen Marine) 96

26) Flagge des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts 96

27) Flagge der Gouverneure für Ostafrika und Kiautschau 96

28) Reichskriegsflagge (Flagge der Kaiserlichen Marine) 97

29) Die Gösch der Kriegsschiffe 97

30) Reichsdienstflagge im Bereich des Auswärtigen Amtes, einschließlich der Schutzgebiete 98

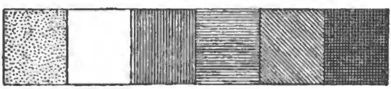
31) Reichsdienstflagge im Bereich der Kaiserlichen Marine 98

Seite

32) Reichsdienstflagge im Bereich des Reichspost-Amts 98
33) Reichsdienstflagge im Bereich der übrigen Verwaltungszweige . . 99
34) Die deutsche Nationalflagge 99
35) Flagge derjenigen deutschen Kauffahrteischiffe, deren Führer Offiziere des Beurlaubtenstandes oder Offiziere a. D. der Kaiserlichen Marine sind 99
36) Lotsenflagge des Deutschen Reichs 100
37) Flagge des Kaiserlichen Jachtklubs 100
38) Stander des Kommodors des Kaiserlichen Jachtklubs 100
39) Stander des Vizekommodors des Kaiserlichen Jachtklnbs 101
40) Stander der Mitglieder des Kaiserlichen Jachtklubs 101
41) Dienstflagge für alle preußischen Staatsfahrzeuge im Gebiet der Seeschiffahrt und für solche preußische Staatsgebäude, die ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen 109
42) Dienstflagge für die Mecklenburg-Schwerinschen Staatsfahrzeuge und Gebäude, welche den Zwecken der Seeschiffahrt dienen . . . 109
43) Dienstflagge für die Lübeckischen Staatsfahrzeuge und Gebäude, welche den Zwecken der Seeschiffahrt dienen. 110
44) Dienstflagge für die Hamburgischen Staatsfahrzeuge im Gebiet der Seeschiffahrt und für solche Hamburgische Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen 110
45) Dienstflagge für Hamburgische Staatsfahrzeuge, welche nicht oder nur ausnahmsweise im Gebiet der Seeschiffahrt verkehren. . . . 110
46) Flügel für Hamburgische Staatsschiffe 111
47) Wimpel für Hamburgische Staatsschiffe. 111
48) Dienstflagge für die Bremischen Staatsfahrzeuge, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen 111
49) Dienstflagge für die Oldenburgischen Staatsfahrzeuge und Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen 111
50) „Concordia“, Pinkschiff, gebaut 1780 zu Emden, zu der Reederei der Vorfahren des Verfassers, der Patrizier Hinderks-Kruse gehörend. Das Schiff befindet sich auf der Reise von Emden nach Ostindien. Am Kreuzmast weht die preußische Flagge: weiß mit schwarzem Adler 114
51) Des großen Kurfürsten Fregatte „Kurprinz“ im Jahre 1680 auf der Reise nach der westafrikanischen Kolonie. Das Schiff liegt mit backgebraßtem Groß- und Kreuzmarssegel. Von der Gaffel des Kreuzmastes weht die kurbrandenburgische Flagge: weiß mit rotem Adler 115

Seite
52) Havariertes deutsches Handelsschiff mit „Flagge im Schau" . . 116
53) Seiner Majestät Linienschiff „Kaiser Friedrich III" mit dem blauen Peter im Vortopp; Zeichen, daß alle Mann der Besatzung sofort an Bord zu kommen haben 117
54) Signalmast der Seewarte 120
55) Sturmsignale der Seewarte 121
56) Das deutsche Fangschiff „Walfisch", mehrere geschossene Wale nach der deutschen Seefischerei-Station auf der Bäreninsel schleppend und dabei weitere Wale jagend. Am Fockmast befindet sich der Ausguckposten in der Tonne. Im Bug steht an der Harpunenkanone der Harpunier. Es wehen: am Heck die deutsche Nationalflagge, im Vortopp die Kontorflagge, im Großtopp die Namensstandarte, darunter die Hamburger Handelsflagge 149
57) Der im Jahre 1899 erbaute erste deutsche Kabeldampfer „Podbielsky", den deutschen Seekabelwerken zu Köln-Nippes-Nordenham gehörend. Das Schiff legt ein Telegraphenkabel; deshalb zeigt es am Fockstag drei Körper über einander, deren oberster und unterster kugelförmig und von roter Farbe sind, deren mittelster wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Am Heck weht die deutsche Nationalflagge, im Vortopp die Oldenburgische Handelsflagge, im Großtopp die Kontorflagge 150

Schraffierung und Punktierung der heraldischen Farben.



1 2 3 4 5 6

1 Gold (gelb) 2 Silber (weiß) 3 rot 4 blau
5 grün 6 schwarz.

Das Flaggen-Zeremoniell auf See.

Einleitung.

Die Verwendung von Flaggen auf See als Unterscheidungszeichen wird so alt sein wie die Seefahrt selbst. Im Altertum und im Mittelalter war die Schiffahrt der Völker entweder auf die Binnenmeere beschränkt, oder sie wurde in Sicht der Küsten betrieben. Welcher Art die auf See gebräuchlichen Flaggen und ähnlichen Unterscheidungszeichen jener Zeiten waren, läßt sich aus alten Abbildungen von Schiffen schließen. Einzelheiten wissen wir wenig.

Mit den großen Entdeckungen der Spanier und Portugiesen schloß das Mittelalter; die europäischen Völker gingen von der Küstenfahrt zur Seefahrt über. Dann kam die Zeit der Freibeuter und Abenteurer auf See. Seefahrt wurde gleichbedeutend mit Seeraub. Der Starke überfiel und beraubte den Schwachen. Der Überlegene forderte als Zeichen der Unterwerfung gewisse Ehrenbezeigungen, zu denen ein im Niederholen der Flagge bestehender Gruß gehörte. Ein fester internationaler Gebrauch in dieser Hinsicht bestand aber nicht etwa. Erst seit der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts begann sich derselbe herauszubilden. Jetzt bestehen dafür bestimmte Formen, die auf Kriegsschiffen streng befolgt, auf Handelsschiffen nur zum Teil beobachtet werden. Begegnen sich Kriegsschiffe befreundeter Nationen auf See oder in einem Hafen, so werden Flaggen und Kommandozeichen nach bestimmten Regeln begrüßt. Für Deutschland ist das Nähere hierüber in der „Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine“ *) vorgeschrieben. In anderen Staaten bestehen ähnliche Vorschriften.

Dem ganzen Zeremoniell liegt die vollkommene Gleichheit der souveränen Staaten zu Grunde. Bei diesem Zeremoniell wird das Feuern von Salutschüssen vielfach durch Heißen von Flaggen begleitet.

---

*) Näheres über den Inhalt dieses offiziellen Buches bringen wir weiter hinten unter der Überschrift: „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine“.

Das Zeigen der Nationalflagge.

Auf Kriegsschiffen, die vor Anker oder in einem Hafen liegen, wird die Flagge morgens gesetzt und abends niedergeholt mit einem Zeremoniell, das die „Flaggenparade" heißt. Die Flagge wird dabei durch militärische Honneurs, deren Einzelheiten von der Größe des Schiffes abhängen, salutiert.

Handelsschiffe heißen die Nationalflagge und holen sie nieder ohne Zeremoniell.

In See zeigen die Kriegsschiffe die Flagge beim Begegnen von Kriegsschiffen befreundeter Nationen, beim Passieren von Handelsschiffen und nach Ermessen des Kommandanten.

Jedes Kriegs- und Handelsschiff muß seine Nationalflagge zeigen, wenn es eine Festung passiert, auf der die Nationalflagge eines Staates weht. Vielfach wird das Setzen der Nationalflagge auch verlangt, wenn ein Schiff in einen Hafen einläuft und wenn es denselben verläßt.

Den Handelsschiffen zivilisierter Nationen ist von ihren Regierungen in der Regel vorgeschrieben, ihre Flagge zu zeigen, sobald sie sich in Sicht eines Kriegsschiffes ihrer Nation befinden. Kriegsschiffen anderer Nationen gegenüber handelt ein Handelsschiff höflich, wenn es beim Begegnen die Flagge zeigt. Ebenso ist es Höflichkeitssache, ob zwei auf See oder im Hafen einander begegnende Handelsschiffe die Flagge zeigen.

Das Streichen der Flagge.

Ein erobertes Kriegsschiff, ein im Kriege genommenes (gekapertes) Handelsschiff streicht die Flagge.*) Es holt sie nieder, um sie nicht wieder zu setzen. Das Eigentumsrecht auf das Schiff und die Befehlsbefugnis über seine Besatzung geht damit auf den Eroberer über. Das Streichen der Flagge bedingt also einen Flaggenwechsel.

Das Dippen der Flagge.

Das Dippen der Flagge ist ein einfaches und freiwilliges Zeremoniell zwischen zwei Schiffen gleicher oder verschiedener Nationalität, die sich auf See, auf Reeden oder in Häfen begegnen. Es besteht darin, daß die Gaffel- oder Heckflagge langsam bis

*) Der Begriff „streichen" und „niederholen" ist auch in offiziellen Schriften nicht genau bestimmt. Wir wollen ihn hier, vorbehaltlich etwaiger Belehrung, festgestellt haben.

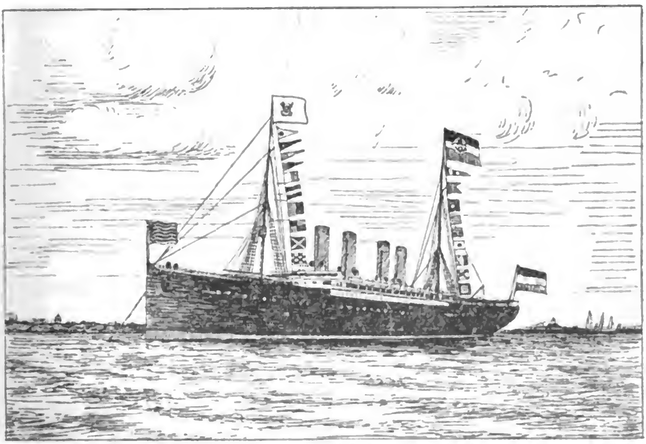
zur halben Höhe niedergeholt und dann sofort wieder aufgeheißt wird. Das Dippen zwischen Kriegsschiffen und Festungen wird in der Regel in derselben Weise erwidert, wie es gegeben wird. Kauffahrer pflegen vor Kriegsschiffen dreimal zu dippen, oder mit gedippter Flagge zu passieren. Kriegsschiffe antworten in beiden Fällen durch einmaliges Dippen. Kauffahrer untereinander pflegen einmal zu dippen.

Die Yachten der Mitglieder des Kaiserlichen Yacht-Klubs dippen Flagge und Klub-Stander, wenn sie dem Kommodore oder dem Vize-Kommodore des Klubs begegnen.

Über die bezüglichen Vorschriften in der Marine findet sich Näheres weiter hinten in dem Abschnitt: „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine" unter „Flaggengruß".

Das Flaggenheißen bei festlichen Anläßen.

Für Kriegsschiffe wird das Flaggenheißen bei festlichen Gelegenheiten durch besondere Vorschriften geregelt. Näheres darüber bringen wir weiter hinten in dem Abschnitt: „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine" unter „Flaggenschmuck".



Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd in Bremen „Kaiser Wilhelm der Große", vor Anker liegend und aus feierlichem Anlaß flaggend.

Am Heck weht die Handelsflagge, im Großtopp die Reichspostflagge, im Vortopp die Kontorflagge (Lloydstander), als Gösch die Bremer Handelsflagge.

Handelsschiffe flaggen bei feierlichen Gelegenheiten ganz nach Belieben. In der Regel wird an jedem Mast eine Reihe von Flaggen des internationalen Signalbuches untereinander gesetzt; darüber läßt man Namensstandarte, Kontorflagge u. s. w. wehen. Hat das Schiff etwa die Reichspost an Bord, so darf die Reichspostflagge nicht fehlen.

Flaggen, Standarten, Stander, Wimpel, Flügel u. s. w.

Flaggen.

Unter Flagge oder unter „der Flagge“ im allgemeinen versteht man die Nationalflagge. Sie ist das Symbol der Zugehörigkeit eines Schiffes, einer Festung, eines Gebäudes oder eines Gebietes zu einem bestimmten Staat. Kriegsschiffe bedürfen eines Beweismittels ihrer Nationalität, außer Flagge und Kommandozeichen, nicht. Bei Handelsschiffen bestehen diese Beweismittel in gewissen, von der Landesregierung ausgefertigten Papieren (Zertifikat, Flaggenzeugnis u. s. w.).

Das Ansehen und die Ehre der Flagge zu wahren und damit dem Lande, dessen Hoheit sie anzeigt, Ehre zu machen, wird in allen zivilisierten Staaten für Pflicht gehalten.

Nicht zu verwechseln ist die Flagge mit der Fahne. Die Fahne und Standarte sind das Symbol der bewaffneten Macht zu Lande (Armee), sie werden den Truppen vorangetragen. Die Flagge ist das Symbol der bewaffneten Macht zu Wasser (Marine). Die Fahne ist beweglich, sie wird getragen; die Flagge weht an einem bestimmten Ort auf Schiffen, Gebäuden u. s. w. — Der Infanterist dient bei der Fahne, der Kavallerist bei der Standarte, der Seemann dient unter der Flagge.

Die Nationalflagge weht auf Schiffen aller Nationen von der Gaffel des Hintermastes oder vom Heck, in Ausnahmefällen vom Hintermast oder vom Want aus.

Jeder Seestaat hat eine Flagge. Nicht immer sind Kriegsflagge und Handelsflagge (Kauffahrteiflagge) verschieden. Außerdem giebt es in vielen Staaten Regierungsflaggen oder Dienstflaggen, welche auf solchen Staatsschiffen u. s. w. geführt werden, die nicht Kriegsschiffe sind.

Die Gösch.

Die Bezeichnung Gösch stammt daher, daß die Geusen (Partei niederländischer Edelleute zur Zeit des Abfalles der Niederlande von Spanien im 16. Jahrhundert, später Partei aller vom Papsttum Abgefallenen) eine Flagge führten, die auf dem Bugspriet wehte. Wir haben den Gebrauch der Niederländer nach Deutschland übernommen und die Flagge welche vom Bugspriet oder vom Bug weht, Gösch genannt. Die Niederländer nennen die Bugsprietflagge Geus; die Schweden, Norweger und Dänen nennen sie Gös; diese haben die Bezeichnung gleich uns entlehnt. Die Gösch deutscher Kriegsschiffe ist eine besondere Flagge, deren Farben und Symbol der Kriegsflagge entlehnt sind.

Eine besondere Gösch für Handelsschiffe giebt es weder in Deutschland, noch in anderen Staaten. Es steht den Handelsschiffen vielmehr frei, jede beliebige Flagge als Gösch zu setzen.

Eine ähnliche Abart der Nationalflagge wie unsere Gösch ist für Großbritannien und für die Vereinigten Staaten von Nordamerika der sogenannte Union Jack. Dies ist diejenige Flagge, welche aus dem Unionszeichen der Nationalflagge, das bei beiden Nationen in der Ecke oben links liegt, besteht. Auch diese Bezeichnung ist von anderen Nationen entlehnt; so heißt z. B. die Bugsprietflagge der portugiesischen Kriegsmarine der Jack nacional oder Jaque nacional. Wieder andere Nationen, z. B. die Franzosen, lassen ihre Kriegsschiffe am Bug die verkleinerte Nationalflagge heißen, welche in Frankreich Pavillon de beaupré (Bugsprietflagge) genannt wird.

Wo Kriegsschiffe eine besondere Bugsprietflagge führen, kehren Farbe und Zeichen der Kriegsflagge darin wieder.

Admiralsflaggen und Flaggen hoher Marinebefehlshaber.

Siehe hinten in den „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine“ unter: „Die Flaggen der Admirale, der Kommodorestander u. s. w.“

Signalflaggen.

Signalflaggen werden in den Kriegs- und Handelsflotten gebraucht zur Verständigung von Schiff zu Schiff, von Schiff zu Land und umgekehrt. Die Möglichkeit dieser Verständigung reicht etwa bis zu 2,5 Seemeilen Entfernung.

Die Handelsschiffe aller Nationen haben ein internationales,*) jede Kriegsmarine hat ein nationales (geheimes) Flaggen-Signal-system.

Der Begriff Flagge, Stander und Wimpel wird in der Praxis oft nicht genau unterschieden. Nach den auf Seite XV des Internationalen Signalbuches enthaltenen Angaben ist eine ausgezackte Signalflagge ein sogenannter Stander, eine dreieckige Signalflagge ein Wimpel.

Wir fassen den Begriff anders und sagen: Signalflaggen haben stets rechteckige Form, nie einen zungenartigen Ausschnitt (Auszackung).

Kontorflaggen.

Dies sind Flaggen, welche Reedereien den ihnen gehörenden Handelsschiffen als Abzeichen zu geben pflegen. Es sind Spezial-flaggen im eigentlichen Sinne des Wortes.

Ihre Form, Farbe und Zeichnung ist beliebig, deshalb sehr verschieden.

Kontorflaggen werden in der Regel im Großtopp gesetzt.

Andere Flaggen und ihre Führung.

Im übrigen werden von Handelsschiffen Flaggen beliebig gewählt und geführt. Viele Schiffe setzen die Flagge ihrer Heimatsstadt im Vortopp. Die Dampfer der großen deutschen Reedereigesellschaften setzen im Vortopp vielfach die Flagge des Landes, in dem der Hafen liegt, nach dem sie bestimmt sind.

Bei der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft gilt für die Flaggenführung das Nachstehende:

1) Am Fockmast (Vordermast) weht auf der Ausreise die Nationalflagge des Bestimmungshafens; in fremden Häfen die Nationalflagge des fremden Landes; auf der Heimreise die Nationalflagge des Hafens, woher das Schiff kommt.

2) Am Großmast weht die Kontorflagge (Kompanieflagge), solange die Postflagge nicht weht.

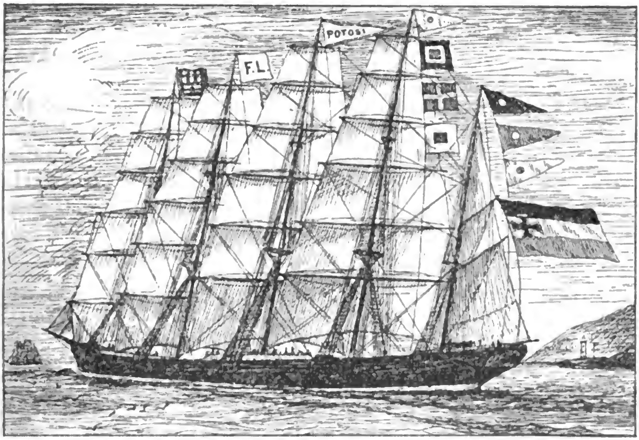
3) Als Gösch wird die hamburgische Handelsflagge geführt.

*) Dem „Internationalen Signalbuch" ist weiter hinten ein besonderes Kapitel gewidmet.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen hat folgende Vorschriften:

1) Am Abfahrts- und Ankunftstage wird auf der Weser wie im Auslande der Lloydstander*) am ersten, und die Reichspostflagge am zweiten Mast**) geführt, wenn der Dampfer die Post befördert.
2) Wenn der Dampfer auf der Reede oder im Hafen liegt, ohne die Post an Bord zu haben, wird auf der Weser die Bremer Flagge, im Auslande dagegen die Flagge des Landes, wo der Dampfer sich befindet, am ersten Mast gesetzt; der Lloydstander wird am zweiten Mast geführt.
3) Als Gösch wird die Bremer Handelsflagge gesetzt.

Die verschiedenen Yachtklubs und Seglervereine haben für die Führung ihrer Stander und Unterscheidungszeichen besondere Vorschriften, auf die zurückzukommen hier zu weit führen würde.



Die Fünfmastbark „Potosi“ aus Hamburg,
das größte Segelschiff der Erde, in See unter Segel. Von der Gaffel weht die Handelsflagge mit dem eisernen Kreuz, die nur von Schiffern geführt werden darf, welche Reserveoffiziere oder Offiziere a. D. der Kaiserlichen Marine sind. Im übrigen weht: im Vortopp die hamburgische Handelsflagge, im Großtopp die Kontorflagge der Eigner, Firma Ferdinand Laeisz in Hamburg, im Mitteltopp die Namensstandarte, im Kreuz- und Besantopp das Signal des internationalen Signalbuches:
CWRS — DFC, bedeutend: „Glück deutscher Flagge“.

*) Damit ist die Kontorflagge des Norddeutschen Lloyd gemeint, die eine Flagge, nicht ein Stander ist. Siehe S. 3 u. 13.

**) Selbstverständlich der Großmast.

Zwang ist überall die Führung der Nationalflagge an bestimmter Stelle; sowie überhaupt die Innehaltung der über die Flaggenführung geltenden Gesetze und Verordnungen.

Flaggen für Staats- und öffentliche Gebäude.

Für Staats- und öffentliche Gebäude sind in allen zivilisierten Staaten bestimmte Flaggen vorgeschrieben. Botschafts-, Gesandtschafts- und Konsulatsgebäude sind durch ihre Flagge im Auslande kenntlich.

Über das Beflaggen von Privatgebäuden bringen wir Näheres weiter hinten in dem Abschnitt „Verschiedenes über die Anfertigung und den Gebrauch von Flaggen“ unter „Die Flaggen während des Gebrauchs“.

Standarten.

Über die Standarten gekrönter Häupter und Fürsten bringen wir Näheres weiter hinten in dem Abschnitt „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine“, unter „die Kaiser-, Kaiserin- und Kronprinzenstandarte“ u. s. w.

In der deutschen Armee war die Standarte früher das Reichsbanner, jetzt ist sie die Fahne der Kavallerie.

Auf Handelsschiffen hat die Namensstandarte oder Namensflagge in der Regel die Form eines Dreiecks mit kurzer Grundlinie und langen Schenkeln (wimpelartig). Sie trägt den Schiffsnamen auf dunkelem Grunde in hellen Buchstaben oder umgekehrt. Sie gehört zu den Abzeichen, welche geführt werden können, aber nicht geführt werden müssen.

Stander.

Über Stander als Kommandozeichen und Unterscheidungszeichen bringen wir Näheres weiter hinten in dem Abschnitt „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine“ unter „Die Flaggen der Admirale, der Kommodorestander, der Flottillen- und Divisionsstander“.

Signalstander.

Die Signalstander machen mit den Signalflaggen und den Signalwimpeln die Flaggenzeichen der Signalsysteme aus. Zur allgemeinen Klarstellung des Begriffs: Flagge, Stander und Wimpel geben wir hier unsere auf langjährige Erfahrung gegründete Auslegung und verweisen auf die S. 6, 7 und 13 gemachten Angaben.

1) Die Signalflagge ist rechteckig ohne Ausschnitt.

2) Der Signalstander ist entweder:

a. rechteckig mit Ausschnitt, oder

b. dreieckig bei breiter Grundlinie und kurzen Schenkeln.

3) Der Signalwimpel ist dreieckig, bei kurzer Grundlinie und langen Schenkeln.

Wimpel.

Der Begriff „Wimpel“ ist nicht ganz fest; er läßt sich allgemein etwa so fassen: Ein Wimpel ist stets lang, oft sehr lang im Verhältnis zu seiner Breite; er ist stets an der Außenseite schmaler als an der Innenseite.

Über den Breitwimpel S. M. des Kaisers und über den Wimpel als Kommandozeichen siehe weiter hinten in dem Abschnitt „Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine“ unter „Der Breitwimpel S. M. des Kaisers“ und „Der Kriegsschiffswimpel“.

Darüber, ob und wie weit auf Staats- und Regierungsfahrzeugen, die nicht Kriegsschiffe sind und nicht von einem aktiven Seeoffizier befehligt werden, ein Wimpel (nicht der Kriegswimpel) als Kommandozeichen geführt werden darf, giebt es in verschiedenen Staaten verschiedene Vorschriften. In Deutschland besteht darüber nicht volle Klarheit. Der Hamburger Senat gestattet z. B. seinen in leitender Stellung befindlichen seemännischen Beamten richtiger Weise die Führung eines Wimpels als Kommandozeichen neben der Dienstflagge.

Die Form der als Kommandozeichen dienenden Wimpel ist wesentlich verschieden von anderen Wimpeln, z. B. den Signalwimpeln. Sie sind am Außenende ausgezackt. Für das Verhältnis ihrer Breite zur Länge giebt es keinen festen Satz. Der Heimatswimpel, welcher auf Kriegsschiffen nach Antritt der Heimreise bei feierlichen Gelegenheiten geheißt wird, ist oft so lang wie das Schiff. Im übrigen hat man für verschiedenes Wetter und verschiedene Gelegenheiten Wimpel von verschiedener Länge.

Wegen der Signalwimpel siehe oben unter „Signalstander“.

Flügel oder Windstander.

Um die Richtung des Windes zu controllieren bedient man sich auf Kriegsschiffen in der Regel des Wimpels und eines dreieckigen (in der deutschen Marine blauen) Windstanders, der in der Nähe der Kommandobrücke bis halb unter den Mars (Mastkorb) geheißt wird.

Kauffahrteischiffe und auch Regierungsschiffe bedienen sich zu dem Zweck des sogenannten Flügels. Derselbe hängt unter oder steht auf dem Flaggenknopf des Großmastes. In ersterem Falle besteht er aus einem an beiden Enden offenen, nach außen zugespitzten Sack aus Flaggentuch, in letzterem bildet er eine sich um einen metallenen Vertikalstab drehende sogenannte Windfahne. Es kommen auch Ab- und Zwischenarten vor.

Flaggen- und Salutvorschriften für die Kaiserlich deutsche Marine.

Aufzählung der verschiedenen Flaggen und Abzeichen.

Standarten:

die Kaiserstandarte,
die Kaiserinstandarte,
die Kronprinzenstandarte,
die Standarten anderer Fürstlichkeiten;

Kommandozeichen:

der Breitwimpel Seiner Majestät des Kaisers,
die Flagge des Generalinspekteurs der Marine, } gleichzeitig
die Flaggen der Admirale, } Rang-
der Kommodorestander, } abzeichen,
der Flottillenstander,
der Divisionsstander,
der Kriegsschiffswimpel;

Unterscheidungszeichen:

die Flagge des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts, gleichzeitig Rangabzeichen,
der Anciennetätsstander,
die Flagge der Gouverneure für Deutsch-Ostafrika und für Kiautschau;

Andere Flaggen und Abzeichen:

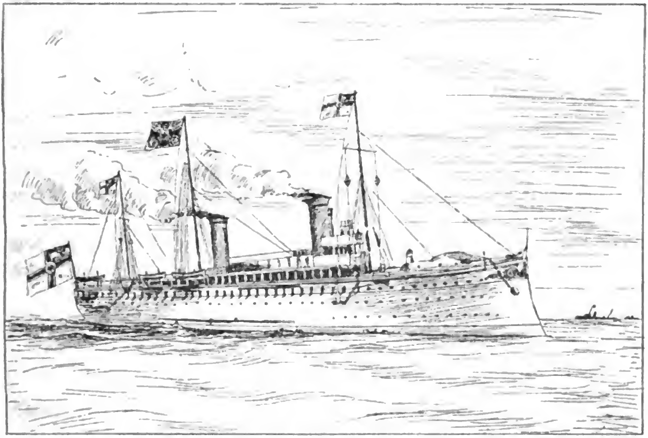
die Reichskriegsflagge,
die Gösch der Kriegsschiffe,
die Reichsdienstflagge, gleichzeitig Gösch für die betreffenden Schiffe,
die deutsche Nationalflagge,
die Lotsenflagge des Deutschen Reichs (Lotsen-Ruf-Signal).

Die Kaiser-, Kaiserin-, Kronprinzenstandarte.*)

Bei Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers, oder Ihrer Majestät der Kaiserin, oder Ihrer Majestät der Kaiserin-Witwe an Bord eines Schiffes wird im Großtopp die Kaiser- bezw.

*) Die Souveräne und Prinzen anderer Staaten haben ebenfalls derartige Standarten, ebenso die Präsidenten großer Republiken.

Kaiserinstandarte gesetzt; bei Anwesenheit Seiner Kaiserlichen Hoheit des Kronprinzen oder Ihrer Kaiserlichen Hoheit der Frau Kronprinzessin die Kronprinzenstandarte.



Seiner Majestät Yacht „Hohenzollern“ unter Dampf, im Großtopp weht die Kaiserstandarte, sonst wehen Heckflagge und Toppflaggen.

Jedes andere Kommando- und Unterscheidungszeichen wird auf demjenigen Schiffe niedergeholt, welches die Kaiserstandarte trägt.

Die Standarte oder Kriegsflagge für andere deutsche Fürstlichkeiten, die ersten Bürgermeister der Hansestädte und höhere Diplomaten.

Bei Anwesenheit des Souveräns eines anderen deutschen Staates, der Gemahlin eines solchen, eines Prinzen oder einer Prinzessin eines regierenden deutschen Königlichen Hauses oder des ersten Bürgermeisters einer Freien Hansestadt an Bord eines Schiffes wird im Großtopp die Standarte der anwesenden fürstlichen Person oder die Kriegsflagge gesetzt.

Im Auslande kann die Kriegsflagge im Großtopp auch bei Einschiffung eines hohen diplomatischen Beamten an Bord eines Schiffes der Kaiserlichen Marine gesetzt werden.

Das Kommando- oder Unterscheidungszeichen bleibt wehen. Bezüglich des etwaigen Setzens mehrerer Standarten nebenein-

ander werden die Befehle der höchsten anwesenden Fürstlichkeit eingeholt oder wird von dem Seebefehlshaber nach Maßgabe der obwaltenden Umstände Entscheidung getroffen.

Dient ein Prinz eines regierenden deutschen Königlichen Hauses in der Marine, so wird seine Standarte in der Regel nicht gesetzt.

Der Breitwimpel Seiner Majestät des Kaisers.

Der Breitwimpel wird nur auf persönlichen Befehl Seiner Majestät des Kaisers an Stelle der Kaiserstandarte geheißt, und zwar wie diese im Großtopp eines Schiffes.

Der Breitwimpel ist das höchste unter den Kommandozeichen der Marine.

Führen Seine Majestät auf einem Schiffe oder Boot den Breitwimpel, so unterbleibt Paradieren, Aufentern, Salutieren und Flaggenschmuck.

Die Flagge des Generalinspekteurs der Marine und des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts.

Bei Anwesenheit des Generalinspekteurs der Marine an Bord eines Schiffes der Kaiserlichen Marine wird seine Flagge im Großtopp gesetzt, jedes andere Kommando- oder Unterscheidungszeichen auf diesem Schiffe niedergeholt, ausgenommen die Flagge des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts.

Bei Anwesenheit des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts an Bord eines Schiffes der Kaiserlichen Marine wird seine Flagge im Großtopp gesetzt, das Kommandozeichen bleibt wehen.

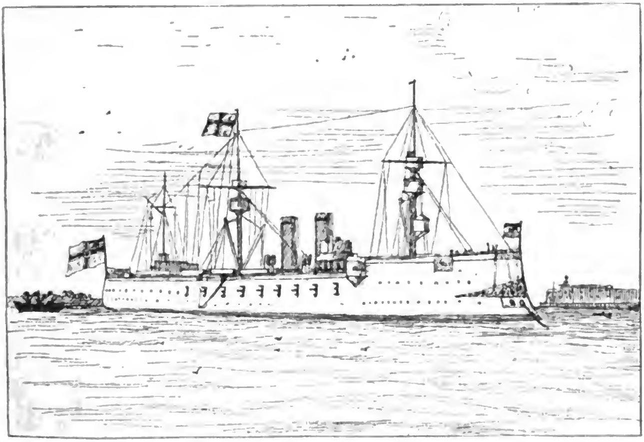
Die Flaggen der Admirale, der Kommodorestander, der Flottillen- und Divisionsstander. *)

Die Flagge der Admirale wird im Großtopp, die der Vize-Admirale im Vortopp, die der Kontre-Admirale im Kreuztopp gesetzt.

Auf zweimastigen Schiffen wird auch die Kontre-Admiralsflagge im Vortopp gesetzt; auf einmastigen Schiffen Admirals-, Vize- und Kontre-Admiralsflagge in dem einzigen Topp. In diesen Fällen führt aber der Vize-Admiral im oberen Viertel seiner

*) Die Kommandozeichen (Flaggen, Stander, Wimpel) verschiedener Kriegsmarinen sind natürlich verschieden. In der Regel kehren Farben und Symbole der Kriegsflagge darin wieder.

Flagge, zunächst dem Flaggstock eine schwarze Kugel, der Kontre-Admiral im oberen und unteren Viertel zunächst dem Flaggstock je eine schwarze Kugel.



Seiner Majestät großer Kreuzer „König Wilhelm" vor Anker liegend; es wehen: Heckflagge, Gösch und Admiralsflagge.

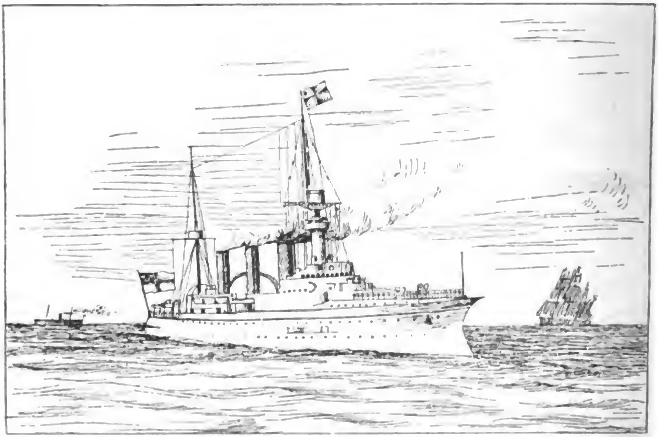
Zur Führung der Flagge der Admirale sind nur die mit der Führung einer Flotte oder eines Flottenteils (Geschwader, Flottille oder Division) betrauten Flaggoffiziere auf einem der ihnen unterstellten Schiffe berechtigt; ferner die als Chefs der Marinestationen fungierenden Flaggoffiziere auf dem am Stationsorte befindlichen Wachtschiff oder bei dienstlicher Einschiffung auf einem ihrer Station angehörigen, keinem anderen Verbande unterstellten Schiffe; sowie der Inspekteur des Bildungswesens der Marine bei dienstlicher Einschiffung auf einem ihm unterstellten Schiffe.

Der Kommodorestander wird im Großtopp gesetzt.*)

*) Die Stander und ihre Bedeutung sind nicht in allen Marinen gleich. Auch ihre Form, Farben und Zeichnung ist verschieden. In der Regel kehren Farben und Zeichnung der Kriegsflagge in den Standern wieder. Man unterscheidet der Form nach: 1) gezackte Stander, d. h. solche mit zungenartigem Ausschnitt an der Außenseite; 2) dreieckige Stander. Der Aufhängung nach: 1) feste Stander, d. h. solche, die wie eine Flagge gesetzt werden; 2) treibende Stander, d. h. solche, die bannerartig an einem Querstab befestigt sind und deren Aufhängungspunkt in der Mitte ihrer Längenrichtung nach innen liegt. Siehe auch Seite 6, 7 und 8.

Ist der Flaggoffizier oder Kommodore von Seiner Majestät dem Kaiser mit Führung des Flottenteils betraut, so wird der Wimpel auf dem betreffenden Schiff niedergeholt.

Hat der Flaggoffizier oder Kommodore die Führung nur auf Befehl eines höheren Befehlshabers übernommen, so bleibt der Wimpel neben der Admiralsflagge oder dem Kommodorestander wehen.



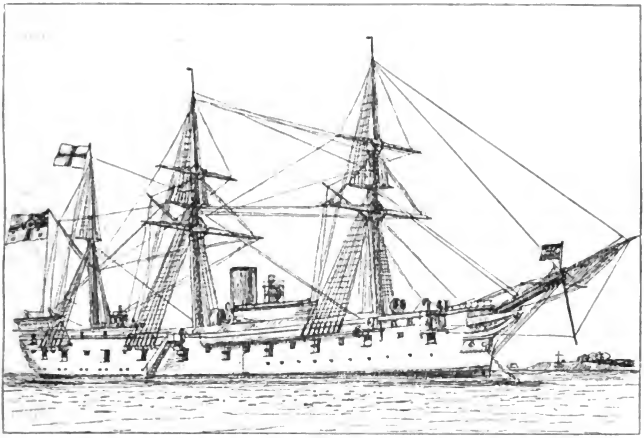
Seiner Majestät großer Kreuzer „Hansa" auf See, die Flagge zeigend; im Vortopp weht die Vizeadmiralsflagge.

Flottillen- und Divisionsstander werden im Großtopp gesetzt.

Der Flottillen- bezw. Divisionsstander wird von den mit Führung einer Flottille oder einer Division betrauten Seeoffizieren geführt, sofern sie nicht zur Führung eines Rangabzeichens berechtigt sind.

Ist der Flottillen- oder Divisionschef von Seiner Majestät dem Kaiser ernannt, so wird der Wimpel auf dem betreffenden Schiff niedergeholt.

Hat der Flottillen- oder Divisionschef die Führung nur auf Befehl eines höheren Befehlshabers übernommen, so bleibt der Wimpel neben dem Stander wehen.



Seiner Majestät Schiff „Moltke“ (jetzt Schulschiff, früher Kreuzerfregatte) vor Anker liegend;
es wehen Heckflagge (Gaffelflagge), Gösch und Kontreadmiralsflagge.

Der Kriegsschiffswimpel.*)

Den Wimpel im Großtopp führt jedes in Dienst gestellte, von einem aktiven oder zum aktiven Dienst herangezogenen Seeoffizier befehligte Schiff der Kaiserlichen Marine, das nicht zur Führung eines anderen Kommandozeichens berechtigt ist

Beim Setzen der Kaiserstandarte wird der Wimpel niedergeholt, desgleichen beim dauernden Setzen eines anderen Kommandozeichens.

Zur Führung des Wimpels sind auch Regierungsfahrzeuge ermächtigt, sobald sie von einem aktiven oder zum aktiven Dienst herangezogenen Seeoffizier der Kaiserlichen Marine befehligt werden.

Der Anciennetätsstander.**)

Wenn zwei oder mehr Kriegsschiffe — Torpedoboote ausgenommen — ohne Rangabzeichen in einem Hafen oder auf einer

*) Auch die Wimpel der Kriegsschiffe verschiedener Marinen sind verschieden und auch in ihnen kehren in der Regel Farben und Zeichnung der Kriegsflagge wieder.

**) Der Anciennetätsstander ist derselbe Stander wie der Kommodorestander.

Reede zusammenliegen, so setzt der älteste Kommandant, sofern er nicht bereits den Flotillen- oder Divisionsstander führt, den Anciennetätsstander im Kreuztopp.

Der Wimpel bleibt wehen.

Die Flaggen und Abzeichen im Boot.

Die Standarten, der Breitwimpel, die Rangabzeichen und Wimpel können von der zur Führung auf einem Schiffe berechtigten Persönlichkeit auch in Booten — Rangabzeichen und Wimpel nur in Booten der Kaiserlichen Marine — an einem im Bug aufgestellten Flaggenstock geführt werden, und zwar das Rangabzeichen eines als Chef der Marinestation fungierenden Seeoffiziers innerhalb des Stationsbereichs auch dann, wenn kein Schiff seine Flagge trägt.

Die zur Führung ihres Rangabzeichens berechtigten Vize- und Kontre-Admirale führen in Booten Flaggen mit den früher angegebenen Kugeln. Siehe Seite 13.

Flottillen, Divisions- und Anciennetätsstander werden nicht in Booten geführt, an ihrer Stelle nur der Wimpel.

Während der Führung des Abzeichens in einem Boot bleibt auf dem betreffenden Schiff das Abzeichen wehen.

Zeitbestimmungen über Führung der Flaggen und Abzeichen.

Standarten, Kommando- und Unterscheidungszeichen werden mit Einschiffung des Betreffenden oder mit Übernahme des Kommandos geheißt, mit der Ausschiffung oder Abgabe des Kommandos niedergeholt.

Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang wird dicht unter diesen Abzeichen, Wimpel ausgenommen, eine Laterne mit weißem Licht geführt.

Der Wimpel wird mit der Indienststellung eines Schiffes geheißt, mit der Außerdienststellung niedergeholt.

Weitere Bestimmungen über Kommandozeichen.

Jedes Kommandozeichen wird niedergeholt beim Setzen der Kaiserstandarte auf diesem Schiff. Neben anderen deutschen und neben allen *fremden* Standarten, sowie neben Landesflaggen bleibt das Kommandozeichen wehen.

Nur in Booten, auf Werft- ꝛc. und Regierungsfahrzeugen sowie auf Avisos, Torpedodivisionsbooten und Torpedobooten des unterstellten Verbandes kann das Kommandozeichen *gleichzeitig mit dem auf dem Flaggenschiffe wehen.*

Bestimmungen über das Führen der Reichskriegs- und Reichsdienstflagge.

Kriegs- und Reichsdienstflaggen werden — sofern nicht in besonderen Fällen, z. B. bezüglich der Toppflaggen auf Schiffen, ausdrücklich anders vorgeschrieben — für einen bestimmten Geltungsbereich stets nur in einem Exemplar gesetzt, so daß ihnen der Charakter als Nationalitäts- und Hoheitszeichen bewahrt bleibt und sie nicht als bloße Ausschmückung erscheinen.

Die Flagge weht auf Schiffen in der Regel nur während des Tages von Flaggenparade bis Flaggenparade. Die Abendflaggenparade ist bei Sonnenuntergang, die Morgenflaggenparade vom 1. Mai bis 30. September um 8 Uhr, vom 1. Oktober bis 30. April um 9 Uhr; im Auslande um 8 Uhr oder um 9 Uhr je nach Anordnung des ältesten Befehlshabers.

Auf Schiffen wird die Flagge an einem Flaggenstock am Heck oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want — geführt.

Nicht in Dienst befindliche Schiffe liegen ohne Flagge; bei etwaigen Fahrten derselben bestimmt der die Fahrten anordnende Befehlshaber über die Flaggenführung. Belegte Hulks flaggen wie Gebäude am Lande.

Auf Schiffen im Hafen oder auf Reede wird von Flaggenparade bis Flaggenparade stets die Flagge geführt, außerhalb dieser Zeiten nur, wenn ein anderes Kriegsschiff, in fremden Häfen auch, wenn ein Postdampfer oder ein deutsches Handelsschiff mit der Flagge ausläuft oder einkommt, ferner wenn der Gruß eines passierenden Handelsschiffs zu erwidern ist, und bei allen außerordentlichen Gelegenheiten, z. B. Ankunft Seiner Majestät des Kaisers, endlich beim Ankern (Einlaufen) und Ankerlichten (Auslaufen), solange die Flagge zu sehen ist.

Auf Schiffen in See wird die Flagge geheißt beim Passieren von Kriegsschiffen, nach Ermessen des Kommandanten auch beim Passieren von Handelsschiffen; jedenfalls immer, wenn diese grüßen, ferner in Sicht des Landes, besonders wenn sich daselbst Befestigungen, Städte, Leuchttürme, Signalstationen u. s. w. befinden, und in belebten Gewässern.

Wenn die Kriegsflagge an Stelle einer Standarte im Großtopp gesetzt ist, so bleibt sie auch während der Nacht wehen.

Wenn Gottesdienst an Bord eines Schiffes der Kaiserlichen Marine ist, wird die Flagge gedippt gefahren und der Kirchenwimpel darüber gesetzt.

An Land heißen nur diejenigen Gebäude u. s. w. Flaggen, die dienstlich damit ausgerüstet sind.

An folgenden Tagen wird ohne weiteres geflaggt:

an Geburtstagen Seiner Majestät des Kaisers, Ihrer Majestäten der Kaiserin und der Kaiserin-Witwe,
am Neujahrstage,
am 2. September,
an demjenigen Sonntag, an welchem das Krönungs- und Ordensfest gefeiert wird.

Außer an den vorstehenden Tagen tritt ein Beflaggen der Gebäude u. s. w. auch ein bei dienstlicher Anwesenheit des Generalinspekteurs der Marine oder des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts.

Das Setzen der Gösch.*)

Die Gösch der Kriegsschiffe wird von Schiffen geführt, die am Heck die Kriegsflagge führen.

Für Schiffe mit der Reichsdienstflagge ist letztere in verkleinertem Maßstabe gleichzeitig Gösch.

Die Gösch wird nur von zu Anker liegenden oder landfesten Schiffen geführt, und zwar an Sonn- und Feiertagen, bei Inspizierungen, neben Toppflaggen, beim Ausflaggen und auf Befehl oder nach Vorgang des ältesten anwesenden Seebefehlshabers bei sonstigen feierlichen Gelegenheiten.

Die Gösch wird an einem Stock auf dem Bugspriet oder Vorsteven geführt und in der Regel gleichzeitig mit der Heckflagge gesetzt bezw. niedergeholt, gegebenenfalls beim Ankern bezw. Ankerlichten.

Die Reichsdienstflagge des Auswärtigen Amts und die Flagge der Gouverneure für Deutsch-Ostafrika und Kiautschau.

Die Reichsdienstflagge des Auswärtigen Amts kann auf besonderen Wunsch des Missionschefs ebensowie die Reichskriegsflagge als Unterscheidungszeichen im Großtopp und im Boot gesetzt werden.

Den Gouverneuren von Deutsch-Ostafrika und Kiautschau steht für die Dauer des Aufenthalts innerhalb der Grenzen des Schutzgebiets das Recht der Führung ihrer Flagge zu, sobald sie sich auf einem Schiffe der Kaiserlichen Marine oder auf einem Regierungsfahrzeuge des Gouvernements eingeschifft haben.

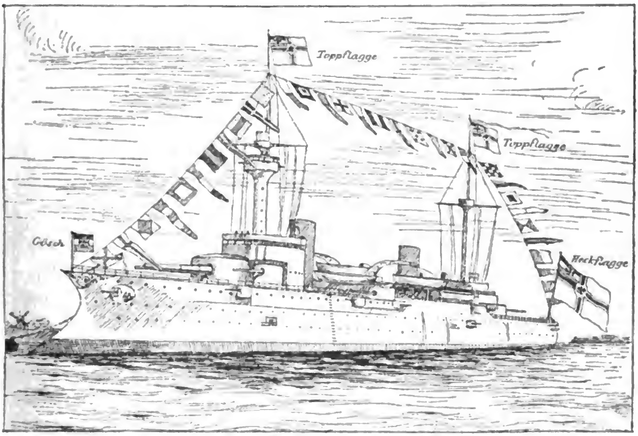
*) Siehe auch Seite 5.

Diese Flagge wird im Großtopp gesetzt, das Kommandozeichen auf einem Schiffe der Kaiserlichen Marine bleibt dabei wehen; der Wimpel auf einem Regierungsfahrzeug des Gouvernements wird niedergeholt.

Die Flagge der Gouverneure darf von denselben auch im Boot an einem Flaggenstock im Bug geführt werden.

Der Flaggenschmuck.*)

Der bei besonderen Gelegenheiten von Schiffen der Kaiserlichen Marine anzulegende Flaggenschmuck besteht entweder im „Toppflaggenheißen" oder im „Ausflaggen".



Seiner Majestät großer Kreuzer „Fürst Bismarck", ausgeflaggt.

Das „Toppflaggenheißen" besteht darin, daß außer der Heckflagge (und der Gösch im Hafen) in jedem Topp die Kriegsflagge bezw. Reichsdienstflagge als Toppflagge gesetzt wird, mit Ausnahme desjenigen Topps, in welchem schon eine Standarte oder ein höheres Kommandozeichen als der Wimpel, oder die Flagge des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts weht.

*) Der Flaggenschmuck der Kriegsschiffe anderer Nationen ist ähnlich. Einzelne Nationen flaggen auch an jedem Mast einzeln und dann über die Nocken (äußeren Spitzen) der Raaen aus, wenn die Schiffe getakelt sind.

Das „Ausflaggen" besteht darin, daß außerdem die Signalflaggen in bestimmter Anordnung vom Bug bezw. Vorgeschirr über alle Toppen nach dem Heck bezw. Besansbaum geheißt werden.

Es geschieht nur von zu Anker liegenden oder festgemachten Schiffen.

Torpedodivisionsboote und Torpedoboote flaggen nie aus, sondern heißen nur Toppflaggen (und Gösch im Hafen). Ob Schiffe mit der Reichsdienstflagge ausflaggen oder nur Toppflaggen heißen, bestimmen die einzelnen Befehlshaber innerhalb ihres Ressorts.

Gilt der Flaggenschmuck einer fremden Nation, so wird deren Flagge (Kriegsflagge) im Großtopp gesetzt anstatt der deutschen, gegebenenfalls auch neben höheren Kommandozeichen u. s. w. Gilt der Flaggenschmuck mehreren fremden Nationen zugleich, so werden die betreffenden Flaggen nebeneinander im Großtopp geheißt.

Der Flaggenschmuck kann nur wehen, solange die Heckflagge weht, wird also mit dieser niedergeholt, wie er auch an den betreffenden Festtagen in der Regel mit Flaggenparade gesetzt wird.

Der Flaggengruß.

Der Flaggengruß fremder Kriegsschiffe oder Festungen wird sofort in derselben Weise, wie er gegeben, erwidert, der Gruß deutscher und fremder Kauffahrteischiffe durch einmaliges Dippen der Flagge, auch wenn sie die ihrige mehreremal senken oder während des Passierens gesenkt lassen.

In einem zusammen befindlichen Schiffsverband dankt einem einzelnen Flaggengruß in der Regel nur das Flaggschiff, unter entsprechenden Umständen an seiner Stelle das dem zu Begrüßenden zunächst befindliche Schiff. Für wiederholten oder andauernden Gruß dankt jedes passierende Schiff der Seite.

Bei besonderer Veranlassung dürfen Schiffe und Küstenwerke der Kaiserlichen Marine fremde Kriegsschiffe und Festungen durch Dippen der Flagge grüßen, jedoch nur, wenn die Erwiderung des Grußes sicher steht.

Solange die Kaiserstandarte auf einem Schiffe weht, wird von demselben oder dem betreffenden Schiffsverbande ein Flaggengruß nur mit Allerhöchster Genehmigung erwidert oder gegeben.

Die Flagge und Abzeichen halbstocks.

Bei Todesfällen und auf besondere Anordnung der Seebefehlshaber, auch bei anderen Trauerfällen, werden die Flagge

und gegebenenfalls auch Gösch und Kommandozeichen halbstocks geführt.

Stirbt der Befehlshaber eines Verbandes von Schiffen, so wird auf dem Schiff, welches sein Kommandozeichen führt, vom Augenblick des Todes bis zur Beendigung der Bestattungsfeierlichkeiten Flagge, Gösch und Kommandozeichen halbstocks geführt. Am Tage der Bestattung setzt außerdem jedes andere dem Verstorbenen unterstellt gewesene Schiff Flagge und Gösch halbstocks.

Stirbt der Kommandant, so führt sein Schiff vom Augenblick des Todes bis nach Beendigung der Bestattungsfeierlichkeiten Flagge, Gösch und Kommandozeichen halbstocks.

Stirbt ein anderer Offizier oder im Offiziersrang stehender Arzt oder Beamter eines Schiffes, so wird von dem betreffenden Schiff vom Augenblick des Todes bis nach Beendigung der Bestattungsfeierlichkeiten Flagge und Gösch halbstocks geführt.

Stirbt ein Deckoffizier, Fähnrich zur See, Unteroffizier oder Seekadett, so wird von dem betreffenden Schiff beim Vonbordsetzen der Leiche und am Tage der Bestattung, in See nur während der Bestattungsfeierlichkeit, Flagge und Gösch halbstocks gesetzt.

Stirbt ein Matrose oder Soldat, so wird von dem betreffenden Schiff im Hafen wie in See beim Vonbordsetzen der Leiche und während der Bestattungsfeierlichkeit Flagge und Gösch halbstocks gesetzt.

Solange auf einem Schiffe die Flagge halbstocks weht, haben alle anwesenden Schiffe Flagge, und wenn sie die Gösch gesetzt haben, auch diese halbstocks zu setzen.

Boote, auf deren Schiffen die Flagge halbstocks weht, oder die der Leiche folgen, führen ebenfalls die Flagge halbstocks.

An Trauerfeierlichkeiten anwesender fremder Kriegsschiffe wird in entsprechender Weise teilgenommen.*)

Die Begrüßung durch blinde Kanonenschüsse.

Nur die großen und größeren Schiffe, bis zu den Kanonenbooten abwärts, sind salutfähig und feuern — abgesehen von Ausnahmen — blinde Kanonenschüsse zur Begrüßung.

---

*) Bei andern Nationen gelten ähnliche Vorschriften. Einige derselben heißen auch am stillen Freitag Flagge und Kommandozeichen halbstocks. Auch an Bord der Handelsschiffe folgt man ähnlichen Gebräuchen. — Nach einem schönen alten Brauch deckt die Flagge den Sarg des an Bord verstorbenen Seemannes auch auf seinem letzten Wege.

Die Anzahl der Salutschüsse.

Für deutsche Fürstlichkeiten oder ihre Standarten werden gefeuert:

für Seine Majestät den Kaiser und ihre Majestät die Kaiserin und Kaiserin-Witwe	33 Schuß.
am Geburtstage Seiner Majestät des Kaisers und Ihrer Majestät der Kaiserin	21 Schuß.
für Seine Kaiserliche Hoheit den Kronprinzen und Ihre Kaiserliche Hoheit die Frau Kronprinzessin für regierende Könige und deren Gemahlinnen für regierende Großherzöge und deren Gemahlinnen für Prinzen und Prinzessinnen regierender Königlicher Häuser für regierende Fürsten und ihre Gemahlinnen für die ersten Bürgermeister der Freien Hansestädte	21 Schuß.

Für höhere deutsche Offiziere und Beamte oder ihre Abzeichen werden gefeuert:

für einen Generalfeldmarschall für den Generalinspekteur der Marine für einen Botschafter in dem Lande, wo er akkreditiert ist	19 Schuß.
für die Admirale, Generale für den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts für den Gouverneur von Deutsch-Ostafrika innerhalb der Grenzen des Schutzgebiets	17 Schuß.
für Vize-Admirale, Generalleutnants für außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister in dem Lande, wo sie akkreditiert bezw. in Funktion sind	15 Schuß.
für Kontre-Admirale, Generalmajors für Gouverneure von Kolonieen, einschließlich des Gouverneurs von Kiautschau, und Ministerresidenten in dem Lande oder der Kolonie, wo sie akkreditiert bezw. in Funktion sind	13 Schuß.
für Kommodore, Brigadekommandeure für Geschäftsträger in dem Lande, wo sie akkreditiert sind	11 Schuß.

für Generalkonsuln und Reichskommissare der Schutzgebiete in den Häfen innerhalb ihres Bereichs .		9 Schuß,
für Konsuln	sofern sie einem Konsularamt vorstehen, jedoch uur in dem Hafen, wo sie ihren Sitz haben	7 Schuß,
für Vize-Konsuln		5 Schuß,

Für nichtdeutsche Fürstlichkeiten oder ihre Standarten werden gefeuert:

für nichtdeusche Kaiser und Könige und deren Gemahlinnen	21 Schuß,
für nichtdeutsche Kaiserliche und Königliche Prinzen und deren Gemahlinnen	
für die Präsidenten der größeren Republiken	
für nichtdeutsche regierende Fürsten und deren Gemahlinnen	
für die Präsidenten der kleineren Republiken	

Für nichtdeutsche höhere Offiziere und Beamte oder ihre Abzeichen werden gefeuert:

dieselben Schußzahlen wie für deutsche Offiziere u. s. w.

Für fremde Landesflaggen werden 21 Schuß gefeuert.

Die Salute für deutsche Kommandozeichen.

Wenn ein Flaggoffizier oder Kommodore sein Kommandozeichen bei Antritt seines Kommandos setzt, bei einer Beförderung wechselt oder bei Niederlegung des Befehls niederholt, so wird dasselbe vom Schiff des nächstältesten Seebefehlshabers mit vorgeschriebener Schußzahl salutiert. Ist dies das Flaggschiff selbst, so feuert das Schiff des darauf folgenden Befehlshabers den Salut, das Flaggschiff selbst nur in dem Falle, wenn alle anderen Schiffe nicht salutfähig sind.

Ferner wird das Kommandozeichen eines Flaggoffiziers oder Kommodores von jedem jüngeren Flaggoffizier, Kommodore oder Kommandanten eines einzelnen Schiffes salutiert, der zu dem älteren Befehlshaber stößt, ihm begegnet, sich von ihm trennt oder aus seinem Befehl ausscheidet, desgleichen bei Ankunft des älteren Befehlshabers in einem Hafen.

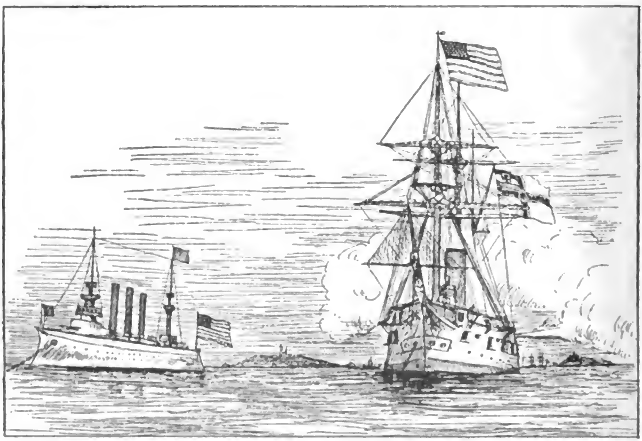
Diese Salute unterbleiben, sobald Kaiser-, Kaiserin-, Kronprinzenstandarte oder ein höheres deutsches Kommandozeichen als das zu salutierende auf einem der gegenwärtigen Schiffe weht.

Nur das Kommandozeichen des Stationschefs wird in den Häfen des Stationsgebiets auch dann salutiert, wenn höhere Rangabzeichen gegenwärtig sind.

Wenn ein salutberechtigter Seebefehlshaber verstorben ist, so feuert das Flaggschiff nach dem Vonbordsetzen der Leiche oder, wenn der Tod an Land erfolgt ist, beim Beginn des Begräbnisses den dem Range des Verstorbenen entsprechenden Salut als Trauersalut mit 3 Minuten Pause von Schuß zu Schuß. Mit dem letzten Kanonenschuß wird das halbstocks wehende Kommandozeichen völlig niedergeholt und der Wimpel vorgeheißt. Erst nach Beendigung der Bestattungsfeierlichkeit wird beim Vorheißen der Flagge und Gösch an Stelle des Wimpels das Kommandozeichen des Nachfolgers gesetzt und salutiert.

Die Salute für fremde Persönlichkeiten und Kommandozeichen.

Bei allen Saluten für fremde Persönlichkeiten und fremde Kommandozeichen wird die fremde Landesflagge (Kriegsflagge) im Vortopp gesetzt.

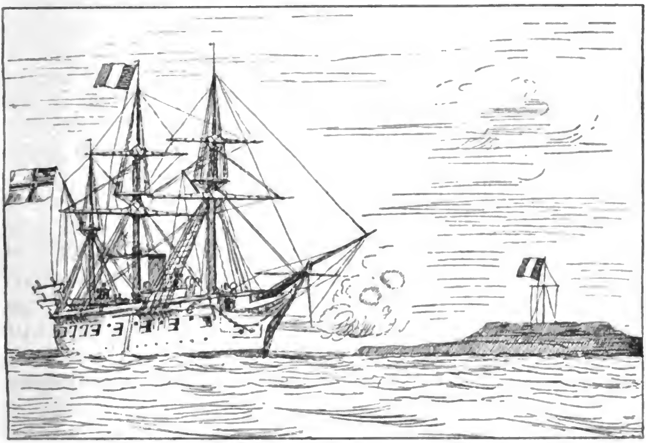


Seiner Majestät Schiff „Stosch“ (jetzt Schulschiff, früher Kreuzerfregatte) sendet den Salut für einen Admiral der Flotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Ein fremder Kommandant im Range eines Kapitäns zur See kann bei seinem Besuche auf einem deutschen Kriegsschiff mit 9 Schuß salutiert werden, wenn vorher ein deutscher Kapitän zur See diesen Salut beim Besuch auf einem Schiff jener Nation erhalten hat.

Salute für Landesflaggen.

Mit deutschen Küstenbefestigungen werden von deutschen Kriegsschiffen keine Salute gewechselt.



Seiner Majestät Schiff „Gneisenau" (jetzt Schulschiff, früher Kreuzerfregatte) salutiert die französische Flagge.

Bei Ankunft auf einer fremden Reede wird die betreffende Landesflagge, sofern die Regierung des Landes von Seiner Majestät dem Kaiser anerkannt ist, mit 21 Schuß salutiert, wenn der Befehlshaber sich versichert hält, daß der Salut mit derselben Schußzahl von einer Salutstation oder einem anwesenden Kriegsschiffe dieser Nation erwidert werden wird. Während dieses Saluts wird die fremde Flagge (Kriegsflagge) im Großtopp gesetzt.

Unter derselben Voraussetzung werden, wenn besondere Umstände oder die Landessitte es erheischen, fremde Forts auch beim Passieren innerhalb 3 Seemeilen unter Setzen der betreffenden Flagge im Großtopp mit 21 Schuß, oder auch mit einer geringeren Schußzahl salutiert, je nach vorher eingezogener Er-

kündigung oder getroffenem Abkommen über die Erwiderung. Liegt das Fort, dessen Flagge salutiert ist, am Eingange des anzulaufenden Hafens, und gehört es zu demselben, so fällt im Hafen in der Regel der Salut für die Landesflagge fort.

Der Salut für die Landesflagge wird vor allen anderen Saluten — noch während des Einlaufens oder sofort nach dem Ankern — gefeuert.

Nur wenn auf dem einlaufenden Schiffe eine Standarte weht, empfängt diese in der Regel den zuständigen Salut noch vor dem Salutieren der Landesflagge.

Andere Ehrenbezeigungen.

Außer durch Flaggen und Salute, und in Verbindung mit denselben, werden Ehrenbezeigungen erwiesen durch Gestellung von Fallreepsgasten, Honneurs der Sicherheitswache, durch Paradieren oder Aufentern mit Hurrarufen.

Die Ehrung durch Fallreepsgasten besteht darin, daß neben dem Fallreep, dem Ort, wo der Besucher das Schiff betritt, aufgestellt sind: 4 Leutnants zur See, Fähnrichs zur See oder Seekadetten, 6 bis 2 Matrosen, je nach dem Range des Besuchers.

Die Honneurs der Sicherheitswache werden nach der Garnisondienst-Vorschrift erwiesen. Die Sicherheitswache tritt auch ins Gewehr und präsentiert vor Beamten, denen ein Satut von mindestens 10 Schuß zusteht. Die verstärkte Sicherheitswache pflanzt bei ihren Ehrenbezeigungen in der Regel das Seitengewehr auf.

Das Paradieren findet nur von zu Anker liegenden oder festgemachten Schiffen statt, und zwar zu jeder Tageszeit, solange Standarte und Flagge zu erkennen sind. Es geschieht nach der Paradierrolle entweder auf den Raaen oder auf der Reeling und Aufbauten oder — wenn keine derartige Aufstellung möglich ist — durch Antreten der Besatzung in Divisionen. Die (verstärkte) Sicherheitswache steht an geeigneter Stelle, Front nach dem zu Begrüßenden. Zum Paradieren auf den Raaen wird nach Vorgang des ältesten Offiziers so zeitig aufgeentert, daß bei Beginn des Saluts die Mannschaft ausgelegt hat. Es wird nach den Befehlen des ältesten Offiziers eingelegt und niedergeentert, sobald der zu Begrüßende an seinem Ziele und der Salut beendet ist.

Die Front der zur Parade aufgestellten Besatzung wird — nach Kommando des ersten Offiziers — stets in der Richtung

nach demjenigen genommen, dem die Parade gilt. Höhere Befehlshaber, der Kommandant, der Chef des Stabes und der erste Offizier stehen möglichst sichtbar auf der Kommandobrücke oder an sonst geeigneter Stelle, der erste Offizier kommandiert die abzugebenden Hurras.

Das Aufentern behufs Abgabe von 3 Hurras findet bei den betreffenden Gelegenheiten in See und im Hafen statt und zwar ebenfalls zu jeder Tageszeit, solange Standarte und Flagge zu erkennen sind. Es geschieht auf Kommando des ersten Offiziers auf derjenigen Schiffsseite oder mit der Front nach derjenigen Schiffsseite, wo der zu Begrüßende sich befindet. Auf Schiffen, wo ein Aufentern in die Wanten nicht möglich ist, findet die Abgabe der Hurras von der Reeling, Aufbauten oder von Deck aus statt.

Ein Boot, in welchem sich Seine Majestät der Kaiser oder andere Allerhöchste und Höchste Personen befinden, wird stets von einem Offizier gesteuert.

Seine Majestät der Kaiser in einem Seeplatz am Lande.

Ist für die Ankunft Seiner Majestät des Kaisers in einem Seeplatze „großer Empfang" befohlen, so wird von den im Hafen und auf Reede befindlichen Schiffen ausgeflaggt; ist „kleiner Empfang" befohlen, so tritt an Stelle des Ausflaggens das Toppflaggenheißen. Ist „kein Empfang" befohlen, so werden die Toppflaggen mit dem Erscheinen der Standarte gesetzt und bleiben dann für den Tag wehen.

Sobald die Kaiserstandarte am Lande gesetzt ist, feuern die im Hafen und auf Reede befindlichen Schiffe in allen Fällen den Salut von 33 Schuß, indem sie auf den zweiten Schuß des ältesten Befehlshabers einfallen.

Dieselben Ehrenbezeigungen finden statt, wenn beim Verlassen des Seeplatzes durch Seine Majestät die Standarte am Lande niedergeht.

Solange die Kaiserstandarte am Lande weht, setzt jedes im Hafen neu einkommende oder den Hafen dauernd verlassende oder die Standarte passierende Schiff Toppflaggen und feuert den Salut von 33 Schuß. Einkommende Schiffe lassen die Toppflaggen nach dem Ankern für den betreffenden Tag wehen bezw. flaggen aus nach Vorgang der anderen Schiffe; auslaufende und passierende Schiffe holen die Toppflaggen nieder, sobald die Standarte

aus Sicht ist. Wird Seine Majestät der Kaiser Allerhöchstselbst in angemessener Entfernung von den Schiffen passiert, so wird auf jedem passierenden Schiff aufgeentert und 3 Hurras abgegeben.

Seine Majestät der Kaiser auf Reede und im Hafen.

Ist für die Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers auf Reede oder im Hafen „großer Empfang“ befohlen, so wird von den anwesenden Schiffen ausgeflaggt, ist „kleiner Empfang“ befohlen, so tritt an Stelle des Ausflaggens das Toppflaggenheißen. Ist „kein Empfang“ befohlen, so werden die Toppflaggen mit dem Erscheinen der Standarte gesetzt und bleiben dann für den Tag wehen.

Sobald die Kaiserstandarte auf dem Wasser erkannt ist, wird von allen Schiffen paradiert.

Das Schiff des ältesten Befehlshabers beginnt den Salut. Derselbe muß beendet sein, sobald Seine Majestät der Kaiser auf ca. 200 Meter an die salutierenden Schiffe herangekommen sind. Wenn angängig, fällt der erste Schuß in dem Augenblicke, wo die Kaiserstandarte auf der Reede oder im Hafen erscheint.

Jedes Schiff giebt beim Passieren Seiner Majestät des Kaisers 3 Hurras durch die paradierende Mannschaft. Die Sicherheitswache erweist nach dem dritten Hurra die vorgeschriebenen Honneurs durch Präsentieren und Marschschlagen. Die Musik spielt darauf „Heil dir im Siegeskranz u. s. w.“ so lange, bis Seine Majestät der Kaiser wieder ca. 200 Meter entfernt sind.

Dieselben Ehrenbezeigungen — jedoch nur mit Toppflaggen, es sei denn, daß noch von der Ankunftsfeier her ausgeflaggt ist — werden erwiesen, wenn Seine Majestät der Kaiser mit Standarte die Reede oder den Hafen verlassen.

Besichtigung eines Schiffes durch Seine Majestät den Kaiser.

Sobald Seine Majestät der Kaiser den Fuß an Bord (auf das Fallreep) setzen, wird die Kaiserstandarte geheißt, das Kommandozeichen (und Toppflagge des Großtopps) niedergeholt, die Sicherheitswache präsentiert, die Tambours schlagen Marsch, die Musik spielt so lange, bis Aufhören befohlen wird.

Wenn Seine Majestät der Kaiser das Schiff verlassen, wird in gleicher Weise verfahren. Die Standarte wird niedergeholt, das Kommandozeichen (und Toppflagge) geheißt, sobald Seine

Majestät der Kaiser den Fuß von Bord (vom Fallreep) gesetzt haben. Die Mannschaft entert auf Kommando auf und giebt 3 Hurras, das Schiff beginnt (nachdem niedergeentert ist) zu salutieren, sobald das Boot Seiner Majestät des Kaisers einen Abstand von 200 Metern gewonnen hat.

Geburtstag Seiner Majestät des Kaisers und Ihrer Majestät der Kaiserin.

Alle Schiffe flaggen im Hafen aus, in See heißen sie Toppflaggen. Bei stürmischem Wetter werden auch im Hafen nur Toppflaggen geheißt, gegebenenfalls auch dieses nur während des Saluts.

Um 12 Uhr mittags feuern alle Schiffe — in Häfen einer deutschen Kolonie oder eines deutschen Schutzgebietes auch die nichtsalutfähigen Schiffe — einen Salut von 21 Schuß.

Um 12 Uhr mittags wird in allen Marinegarnisonorten ein Garnisonsalut von 21 Schuß gefeuert, und zwar je nach den Verhältnissen durch die Matrosenartillerie aus Salutbatterieen oder Küstenwerken, oder durch Matrosen aus einer Landungsbatterie.

Ehrenbezeigungen für Ihre Majestäten die Kaiserin, Kaiserin-Witwe und die anderen deutschen Fürstlichkeiten u. s. w.

Ihre Majestäten die Kaiserin und die Kaiserin-Witwe erhalten dieselben Ehrenbezeigungen, wie für Seine Majestät den Kaiser vorgeschrieben, mit dem Unterschiede, daß das Kommandozeichen nicht niedergeholt wird.

Ihre Kaiserlichen Hoheiten der Kronprinz und die Frau Kronprinzessin erhalten dieselben Ehrenbezeigungen mit dem Unterschiede, daß an Stelle des Saluts von 33 Schuß ein solcher von 21 Schuß tritt.

Regierende deutsche Könige und ihre Gemahlinnen, regierende deutsche Großherzöge und ihre Gemahlinnen, Prinzen und Prinzessinnen regierender deutscher Königlicher Häuser und andere deutsche regierende Fürsten und ihre Gemahlinnen sowie die ersten Bürgermeister der Freien Hansestädte erhalten ähnliche Ehrenbezeigungen und gleiche Schußzahl.

Mitglieder deutscher regierender Fürstenhäuser, welche nicht Königliche Prinzen sind, erhalten nur die Ehrenbezeigungen, die ihrem militärischen Range entsprechen.

Ehrenbezeigungen für fremde Fürstlichkeiten u. s. w.

Nichtdeutsche regierende Kaiser und Könige und ihre Gemahlinnen erhalten dieselben Ehrenbezeigungen wie deutsche Könige.

Nichtdeutsche Kaiserliche und Königliche Prinzen und Prinzessinnen und Präsidenten größerer Republiken erhalten dieselben Ehrenbezeigungen wie deutsche Großherzöge u. s. w.

Andere nichtdeutsche regierende Fürsten und ihre Gemahlinnen und Präsidenten kleinerer Republiken erhalten dieselben Ehrenbezeigungen wie deutsche regierende Fürsten.

Bei den Saluten für alle diese fürstlichen Persönlichkeiten bezw. bei ihrer Anwesenheit auf einem Schiff der Kaiserlichen Marine wird die Flagge der betreffenden Nation im Großtopp gesetzt oder die betreffende Standarte, wenn an Bord vorhanden. Das Kommandozeichen bleibt wehen. Bei Anwesenheit mehrerer gleichhoher fürstlicher Persönlichkeiten werden ihre Standarten nebeneinander im Großtopp gesetzt.

Teilnahme an fremden Festlichkeiten.

Im Auslande nehmen Schiffe der Kaiserlichen Marine an dem Salut und Flaggenschmuck gelegentlich nationaler Festlichkeiten anderer Nationen teil, vorausgesetzt, daß die Regierung des betreffenden Staates von Seiner Majestät dem Kaiser anerkannt ist.

Der internationale Signalverkehr und die internationalen Signalstationen.

Das Internationale Signalbuch.

Das Bedürfnis nach Verständigung zwischen zwei Schiffen gleicher oder verschiedener Nationalität, welche auf See einander begegnen, sowie das Bedürfnis einer Verständigung von See nach Land und umgekehrt führte zu einem Flaggen-Signalsystem. Mit einem Wörterbuch, Internationales Signalbuch genannt, und im ganzen 19 Flaggen, Standern und Wimpeln verschiedener Farbe können 78 642 verschiedene Signale mit je 2, 3 oder 4 Zeichen gegeben und empfangen werden.

Das internationale Signalsystem wurde zuerst von der britischen und französischen Regierung eingeführt; das Internationale Signalbuch erschien daher zuerst in englischer und französischer Sprache. Bald folgten andere seefahrende Nationen. Es erschien in Deutschland im Jahre 1870 in erster, im Jahre 1883 in zweiter Auflage.

Zu dem Buche erscheinen in unbestimmten Zeitabschnitten Nachträge.

Eine Ergänzung des Internationalen Signalbuches, oder richtiger einen integrierenden Teil desselben bildet eine Schiffsliste mit Unterscheidungssignalen, welche die Mehrzahl der beteiligten Staaten jährlich veröffentlichen läßt. Die, ebensowie das Signalbuch selbst, in Deutschland vom Reichsamt des Innern herausgegebene „Amtliche Liste der Schiffe der deutschen Kriegs- und Handelsmarine mit ihren Unterscheidungssignalen" erscheint in der Regel im Februar oder März jeden Jahres. Dazu kommen im Laufe des Jahres etwa drei Nachträge.

Zur Zeit ist eine Neubearbeitung und Erweiterung des Internationalen Signalbuches im Werke. Der Abschluß der Arbeiten ist nicht sicher. Der früheste Zeitpunkt für das Erscheinen des neuen Buches ist der 1. Januar 1901. Dasselbe sieht unter anderem eine Vermehrung der Flaggen, Stander und Wimpel vor.

Die internationalen Signalstationen.

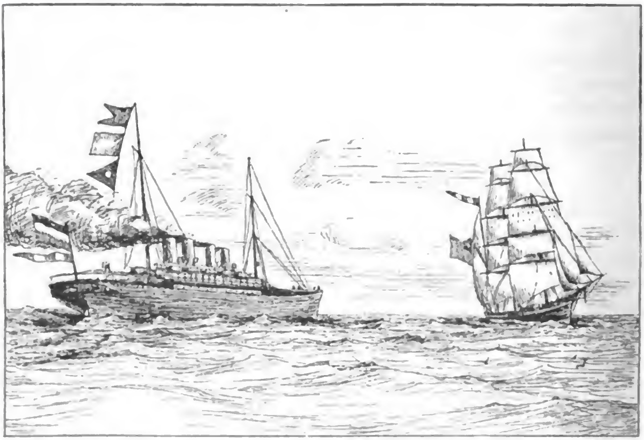
An den Küsten Frankreichs, Italiens, Portugals, Spaniens, Österreich-Ungarns, der Niederlande, Dänemarks, Norwegens, Rußlands und in neuester Zeit auch Deutschlands sind Signalstationen errichtet, welche die Aufgabe haben, die ihnen von vorbeipassierenden Schiffen durch Signale gemachten Mitteilungen an ihre Bestimmung zu befördern und die für solche Schiffe bestimmten Mitteilungen durch Signale an dieselben gelangen zu lassen.

Der Signalwechsel zwischen diesen Stationen und den Schiffen erfolgt auf Grund des Internationalen Signalbuches, wobei die Schiffe die vorgeschriebenen farbigen Flaggen, Stander und Wimpel oder bestimmte, ebenfalls im Internationalen Signalbuch enthaltene Fernsignalzeichen und die Signalstationen ebenfalls die farbigen Flaggen, statt der Fernsignalzeichen aber einen besonderen Apparat, den sogenannten Semaphor, benutzen, nach welchem sie Semaphor-Stationen und ihre Signale Semaphor-Signale heißen. Dieser Apparat besteht aus einem etwa 10 m hohen Mast, mit einer Scheibe und drei in gleichen Abständen angebrachten beweglichen Armen.

Man wird annehmen können, daß eine Verständigung auf folgende Entfernungen möglich ist:

mit den farbigen Flaggen auf 2,5 Seemeilen,
mit Fernsignalen auf 4 Seemeilen,
mit dem Semaphor auf 8 Seemeilen.

An den Küsten von Großbritannien und Irland, sowie an einzelnen anderen für die Schiffahrt besonders wichtigen Punkten in und außerhalb Europa unterhalten Lloyds in London Signalstationen, welche mit passierenden Schiffen nach dem internationalen Signalsystem verkehren. Diese Stationen sind nicht Semaphorstationen. Einzelne von ihnen nehmen Nachtsignale passierender Schiffe in Empfang.*) — Lloyds in London sind die größte Schiffs-Klassifizierungsgesellschaft der Erde; sie betreiben außerdem alle Geschäfte, welche der Förderung der Seeschiffahrt dienen. Ihre Signalstationen führen eine besondere, von der englischen Admiralität genehmigte Flagge.



Ein Postdampfer der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft macht einer in See passierenden englischen Bark das Anrufsignal und das Signal *BQD* des Internationalen Signalbuches, welches heißt: „Melden Sie „Alles wohl“ an Bord.“ Das englische Segelschiff giebt durch Heißen des Antwortwimpels an, daß das Signal verstanden ist und daß die Meldung gemacht wird.

*) Schiffe, welche beim Passieren dieser Stationen ihr Unterscheidungssignal zeigen, werden baldigst in Londoner Schiffahrts-Zeitungen gemeldet.

Die Flaggen, Stander und Wimpel des Internationalen Signalbuchs.

Signalbuchwimpel.

Rot und weiß senkrecht gestreifter Wimpel, muß als Signalbuchwimpel stets unter der Nationalflagge geheißt werden, als „Antwortwimpel“ an irgend einer gut sichtbaren Stelle.

B	Roter rechteckiger Stander mit Ausschnitt (Auszackung).	**M**	Flagge, blau mit weißem Andreaskreuz.
C	Weißer Wimpel mit roter Scheibe.	**N**	Flagge, blau mit weiß kariert.
D	Blauer Wimpel mit weißer Scheibe.	**P**	Flagge, blau mit weißem Viereck in der Mitte.
F	Roter Wimpel mit weißer Scheibe.	**Q**	Flagge, gelb.
G	Wimpel, innen gelber, außen blauer senkrechter Streifen, beide nahezu gleich breit.	**R**	Flagge, rot mit gelbem griechischen Kreuz.
H	Flagge, innen weißer, außen roter senkrechter Streifen, beide gleich breit.	**S**	Flagge, weiß mit blauem Viereck in der Mitte.
J	Flagge, oben blauer, in der Mitte weißer, unten blauer Streifen, alle wagerecht und gleich breit.	**T**	Flagge, innen rot, in der Mitte weiß, außen blau senkrecht gestreift, alle Streifen gleich breit.
K	Flagge, innen gelber, außen blauer senkrechter Streifen, beide senkrecht und gleich breit.	**V**	Weiß, mit rotem Andreaskreuz.
L	Flagge mit Vierecken, je zwei blau und je zwei gelb.	**W**	Blau mit weißem Viereck, in der Mitte, in der Mitte des weißen wiederum ein rotes Viereck.
	C = Ja.		D = Nein.

Tagsignalstationen (See-Telegraphenanstalten) an den deutschen Küsten.

Zu Helgoland auf dem alten Leuchtturm,
auf dem Leuchtturm zu Wangeroog,
bei dem Leuchtturm Bülk an der Kieler Föhrde und
bei dem Leuchtturm Arkona auf Rügen,
besteht je eine Tagsignalstation (See-Telegraphenanstalt) mit ständigem Ausguck für den öffentlichen Verkehr.

Jede dieser Anstalten hat die Aufgabe, Telegramme, welche für Schiffe in See bestimmt sind oder von solchen herrühren (Seetelegramme), mit den betreffenden Schiffen auszuwechseln, sobald diese in Signalweite kommen. Der See-Telegraphenanstalt liegt ferner die Aufgabe oder Weitergabe der Seetelegramme von oder nach Land auf den anschließenden Telegraphenlinien ob. Der Signaldienst der Anstalten währt von Sonnenaufgang bis Dunkelwerden und erfolgt durch Semaphor- oder Flaggensignale des Internationalen Signalbuchs.

Die durch Vermittelung dieser Anstalten mit Schiffen in See auszuwechselnden Telegramme müssen in deutscher Sprache oder in Signalen des Internationalen Signalbuchs abgefaßt sein und die Angabe des Namens oder des Unterscheidungszeichens und der Nationalität des Schiffes enthalten.

Für ein Telegramm ist außer der tarifmäßigen Telegraphengebühr der Betrag von 80 Pf. zu entrichten. Die Gebühren für die von Schiffen in See ausgehenden Telegramme werden von den Empfängern erhoben.

Schiffe, welche beim Passieren ihr Unterscheidungssignal zeigen, werden ihren Reedereien gemeldet, falls diese es beantragt haben. Für jede derartige Meldung werden vom Empfänger außer der tarifmäßigen Telegrammgebühr 80 Pf. erhoben.

Die bezüglichen Anträge der Reedereien sind zu richten:

Für Helgoland an das Kaiserliche Küstenbezirksamt VI zu Wilhelmshaven oder an die Kaiserliche Kommandantur zu Helgoland,

für Wangeroog an das Lotsenkommando an der Jade zu Wilhelmshaven,

für Bülk an den Kaiserlichen Hafenkapitän zu Kiel,

für Arkona an das Kaiserliche Küstenbezirksamt II zu Stettin.

Auch bei anderen Leuchttürmen der deutschen Küsten befinden sich Signalstationen mit telegraphischer Verbindung; sie haben jedoch zum Teil beschränkten Dienst- und Wirkungsbereich, zum Teil sind sie ohne ständige Bedienung. Sie können daher auch zu den Signalstationen des Internationalen Signalbuchs im Sinne der vorstehend gemachten Angaben nicht gerechnet werden.*)

Eissignalstationen an den deutschen Küsten.

Auf den deutschen Tagsignalstationen und auch auf den Leuchttürmen zu Brüsterort, Rixhöft, Jershöft, Groß-Horst, Greifswalder Oie, Arkona, Darsserort, Marienleuchte an der Ostseeküste, und Rote Kliff, Helgoland, Borkum an der Nordseeküste können passierende Schiffe auf dem Signalwege, also mit Hilfe des Internationalen Signalbuches und der zugehörenden Flaggen, im Winter Auskunft über die Eisverhältnisse an den deutschen und dänischen Küsten erhalten. — Die Leuchttürme Roter Sand und Hoher Weg zeigen ohne weiteres Signale, wenn Treibeis in der Wesermündung ist.

Gesetze und Verordnungen des Deutschen Reiches über Flaggenrecht und Flaggenführung.

Einleitung.

Den Gesetzen und Verordnungen des Deutschen Reiches über Flaggenrecht und Flaggenführung lassen wir später die bezüglichen Verordnungen seiner einzelnen Küstenstaaten folgen. Dazu bemerken wir das Folgende:

Eine deutsche Bundesflagge gab es für die deutsche Bundesflotte, welche im Jahre 1848 entstand und schon 1853 einging. Die Kriegsflagge jener Tage bestand aus drei gleich breiten, wagerecht laufenden Streifen, oben schwarz, in der Mitte rot, unten gelb. Sie hatte in der oberen Ecke am Stock das Reichswappen, bestehend aus einem Doppeladler auf goldgelbem Felde,

*) Die auf Seite 34 als „See-Telegraphenanstalten" bezeichneten Punkte sind thatsächlich nichts anderes als Semaphorstationen nach dem Internationalen Signalbuch.

welches zwei Fünftel der Flaggenbreite einnahm. Der Doppeladler hatte abgerundete Köpfe mit goldenen Schnäbeln und offenen goldenen Fängen. Er war rot gezungt. Die Handelsflagge war der Kriegsflagge gleich, aber ohne Reichswappen. Es stand jedoch den Handelsschiffen frei, neben der allgemeinen deutschen Reichsflagge noch die besondere Landes- oder eine örtliche Flagge zu zeigen.

Bemerkenswert für die Zustände jener Zeit ist die Thatsache, daß das Flaggengesetz zwar verkündet, den außerdeutschen Mächten aber nicht in aller Form zur Kenntnis gebracht wurde, so daß diese Anstand nahmen, die Flagge anzuerkennen, als sie ihnen auf See begegnete.

Mit Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 entstand wieder und für die Dauer eine einheitliche deutsche Kriegs- und Handelsflagge. Nicht einheitlich war die Flagge der Regierungsfahrzeuge und der Schiffahrtsgebäude. So geschah es, daß die Regierungsfahrzeuge und -Gebäude an den deutschen Meeresküsten und in den deutschen Seehäfen die Flaggen der Einzelstaaten führten und daß es an der ganzen deutschen Küste von Memel bis Ostfriesland kaum zwei Orte gab, wo von den Regierungs-Seeschiffen und von den den Zwecken der Seefahrt dienenden Staatsgebäuden dieselbe Flagge wehte. Daß dies das ganze Seeschiffahrt treibende Publikum, besonders das ausländische, überraschen und befremden mußte, liegt auf der Hand.

Diesem höchst unerwünschten Zustande machte Seine Majestät der Kaiser Wilhelm II. ein Ende, indem er durch Allerhöchste Ordre vom 8. November 1892 die Reichsdienstflagge einführte. Erst nachdem dies geschehen war, konnten die Regierungen der Einzelstaaten folgen, indem sie eine Dienstflagge einführten, welche sich von der deutschen nur durch ein Wappenfeld in der oberen linken Ecke der Flagge unterscheidet.

Verfassung des Deutschen Reiches

vom 16. August 1871.

(Auszug.)

Artikel 55.*)

Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiß-rot.

*) Der Artikel ist aus der Verfassung des Norddeutschen Bundes wörtlich übernommen.

Allerhöchste Kabinetsordre
vom 4. Juli 1867,
betreffend
die Kriegsflagge der Marine des Norddeutschen Bundes.

Ich bestimme hierdurch: Der nebenstehende Entwurf*) soll als Muster für die Flagge der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes gelten und sind demgemäß die in dem § 11 des Flaggen- und Salut-Reglements für die übrigen dem Staate gehörigen Fahrzeuge festgesetzten Flaggen**), nach dem nebenstehenden Entwurfe abzuändern. Das Marineministerium hat hiernach das Erforderliche zu veranlassen.

Schloß Babelsberg, den 4. Juli 1867.

gez. Wilhelm.

An das Marineministerium.

Weitere Bestimmungen über die deutsche Kriegsflagge
aus dem Jahre 1867.

Über die Kriegsflagge wurde von dem Marineministerium das Folgende bekannt gegeben:

Der ein längliches Rechteck bildende weiße Grund der Flagge wird durch ein schwarzes Kreuz mit schmaler schwarzer Einfassung in vier gleich große Felder geteilt. Die Arme des Kreuzes stoßen in der Mitte nicht zusammen, sondern umschließen medaillonartig mit der schmalen schwarzen Einfassung ein rundes weißes Feld, welches den preußischen Adler trägt. Drei der ersterwähnten Felder bleiben weiß, während dasjenige, welches sich in der linken oberen Ecke befindet, durch die horizontal laufenden Bundesfarben schwarz-weiß-rot ausgefüllt wird und in der Mitte das eiserne Kreuz enthält.

---

*) Dieser Entwurf stellt genau dieselbe Flagge dar, wie wir sie weiter hinten unter „Darstellung der Standarten, Flaggen, Stander und Wimpel des Deutschen Reiches innerhalb des Seeschiffahrtsgebiets“ bringen.

**) Durch das Flaggen- und Salutreglement wurden festgesetzt: Die Gösch- und die Kommandozeichen für Kriegsschiffe sowie die Flaggen für solche Bundes- und Regierungsschiffe, welche nicht Kriegsschiffe waren. Dieses Reglement, jetzt „Flaggen- und Salutordnung“ genannt, ist im Laufe der Zeit vielfach geändert und ergänzt. Kriegsflagge und Gösch sind stets unverändert geblieben.

Durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 10. September 1867 wurde bestimmt, daß die Kriegsflagge des Norddeutschen Bundes, wie sie Seine Majestät der König von Preußen durch Allerhöchste Ordre vom 4. Juli 1867 festgesetzt hatten, vom 1. Oktober 1867 ab von sämtlichen in Dienst befindlichen Fahrzeugen Seiner Majestät und von den Marine-Etablissements anstatt der bisherigen Preußischen Kriegsflagge geführt werde.

Allerhöchster Erlaß,

betreffend

die Führung der Kriegsflagge auf den Privatfahrzeugen der deutschen Fürsten.

Vom 2. März 1886.

(Reichs-Gesetzblatt für 1886, Seite 59.)

Ich genehmige, daß die Souveräne der deutschen Staaten, die Prinzen Meines oder eines anderen regierenden deutschen Königlichen Hauses, sowie die ersten Bürgermeister der freien Hansestädte auf den ihnen eigentümlich gehörigen Privatfahrzeugen die Kriegsflagge an der Gaffel oder am Flaggenstock führen können.

Berlin, den 2. März 1886.

Wilhelm.

An den Chef der Admiralität.

Verordnung

über

die Führung der Reichsflagge.

Vom 8. November 1892.

(Reichs-Gesetzblatt für 1892, Seite 1050.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen &c. verordnen auf Grund des Artikels 55 der Reichsverfassung im Namen des Reichs, was folgt:

§ 1.

Die Bundesflagge in der durch die Verordnung vom 22. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzbl. S. 39) für die Schiffe der deutschen Handelsmarine festgestellten Form bildet die deutsche Nationalflagge.

§ 2.

Die deutsche Kriegsflagge wird nach näherer Bestimmung des Kaisers von der Kaiserlichen Marine und von den im unmittelbaren Reichsdienst befindlichen Behörden und Anstalten des deutschen Heeres geführt. Unberührt bleibt die Bestimmung in dem Kaiserlichen Erlasse, betreffend die Führung der Kriegsflagge auf den Privatfahrzeugen der deutschen Fürsten, vom 2. März 1886 (Reichs-Gesetzbl. S. 59).

§ 3.

Zum Gebrauch derjenigen Reichsbehörden, welche nicht die deutsche Kriegsflagge zu führen haben, dient die Reichsdienstflagge. Dieselbe besteht aus der deutschen Nationalflagge mit einem in der Mitte des weißen Feldes angebrachten, die dienstliche Bestimmung und den Verwaltungszweig kenntlich machenden Abzeichen. Abzeichen sind:

1) im Bereiche des auswärtigen Amts, einschließlich der Kaiserlichen Behörden und Fahrzeuge in den deutschen Schutzgebieten, der Reichsadler mit der Kaiserlichen Krone,
2) im Bereiche der Kaiserlichen Marine, sofern daselbst nicht die Kriegsflagge zu führen ist, ein gelber unklarer Anker mit der Kaiserlichen Krone darüber,
3) im Bereiche des Reichspostamts ein gelbes Posthorn mit der Kaiserlichen Krone darüber,
4) im Bereiche der übrigen Verwaltungszweige die Kaiserliche Krone.

§ 4.

Zur Führung der Reichsdienstflagge sind nur die Behörden des Reichs berechtigt. Außerdem haben solche deutsche Schiffe, welche, ohne im Eigentum des Reichs zu stehen, im Auftrage der Reichspostverwaltung die Post befördern, solange sie die Post an Bord haben, neben der Nationalflagge als besonderes Abzeichen die Postflagge (§ 3 Nr. 3) im Großtopp zu heißen. Für dieselbe Zeit sind diese Schiffe berechtigt, die Postflagge als Gösch auf dem Bugspriet zu führen.

§ 5.

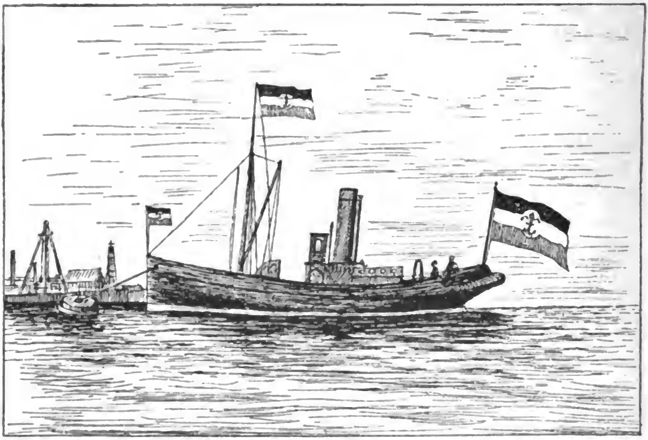
Diese Verordnung tritt am 1. April 1893 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Kiel, den 8. November 1892, an Bord Meines Panzerschiffs „Baden“.

(L. S.) Wilhelm.

Graf von Caprivi.



Werftdampfer der Kaiserlichen Marine mit Heckflagge, Toppflagge und Gösch. (Reichsdienstflaggen.)

Bekanntmachung,

betreffend

die Reichsdienstflagge.

Vom 20. Januar 1893.

(Centralblatt für das Deutsche Reich für 1893, Seite 9.)

Mit Bezug auf die Allerhöchste Verordnung über die Führung der Reichsflagge vom 8. November 1892 (Reichs-Gesetzbl. S. 1050) werden die von Seiner Majestät dem Kaiser genehmigten Muster der Reichsdienstflagge in der Anlage*) bekannt gegeben.

*) Diese Anlagen sind hier fortgelassen. Die Darstellung der Flaggen bringen wir weiter hinten.

Das Verhältnis der Höhe der Flagge zur Länge ist zwei zu drei. Behufs Aufnahme der Abzeichen der Verwaltungszweige ist der weiße Streifen der Flagge in der Mitte zu einem kreisrunden, in den schwarzen und roten Streifen übergreifenden Felde erweitert. Der Durchmesser des Kreises beträgt fünf neuntel, die Höhe der in den schwarzen und den roten Streifen übergreifenden Kreisabschnitte ein Neuntel der Höhe der Flagge. Der Farbenton ist bei dem roten Streifen hell (ziegelrot, englisch rot), bei dem Gelb der Abzeichen dunkel (goldgelb) gehalten.

Auf Schiffen und Fahrzeugen ist, soweit nicht § 4 der Allerhöchsten Verordnung anderes bestimmt, die Reichsdienstflagge anstatt der Nationalflagge am Heck oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want — zu führen; sie darf auch in verkleinertem Maßstabe als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden.

Berlin, den 20. Januar 1893.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.
v. Boetticher.

Bestimmungen
über
die Führung der deutschen Kriegsflagge und der Reichsdienstflagge der Marine

(Centralblatt für das Deutsche Reich für 1893, S. 112.)

A. Zur Führung der deutschen Kriegsflagge sind berechtigt:

a. am Lande:
1) Die Behörden und Anstalten der Kaiserlichen Marine mit Ausnahme der unter B, a aufgeführten, aber einschließlich der Marine-Signalstationen.
2) Die im unmittelbaren Reichsdienst befindlichen Behörden und Anstalten des deutschen Heeres.
3) Die Küstenbefestigungen.

b. auf dem Wasser:
1) Die Souveräne der deutschen Bundesstaaten, die Prinzen regierender deutscher Königlicher Häuser und die ersten Bürgermeister der freien Hansastädte auf den ihnen eigentümlich gehörenden Privatfahrzeugen.

2) Die Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge der Kaiserlichen Marine nebst ihren Beibooten.
3) Die übrigen Schiffe, Fahrzeuge und Boote der Kaiserlichen Marine, sobald auf ihnen eine Standarte weht oder ein aktiver oder zum aktiven Dienst herangezogener Offizier dienstlich eingeschifft ist, oder sobald sie militärisch besetzt oder belegt sind. (Hulks.)
4) Die von der Kaiserlichen Marine ermieteten oder ihr anderweitig zur Verfügung gestellten Schiffe und Fahrzeuge (nebst Beibooten), sofern sie von einem aktiven oder zum aktiven Dienst herangezogenen Seeoffizier der Kaiserlichen Marine befehligt werden. Nach jedesmaliger vorheriger Einholung der Allerhöchsten Erlaubnis.

B. Zur Führung der Reichsdienstflagge der Marine sind berechtigt:

a. am Lande:
1) Die Leuchttürme und alle zum Ressort des Lotsen- und Seezeichenwesens gehörigen Gebäude und Anstalten der Marine.
2) Die Seewarte mit ihren Nebenstellen und die Observatorien der Marine.

b. auf dem Wasser:
1) Die nicht zur Führung der Kriegsflagge berechtigten Schiffe, Fahrzeuge und Boote der Kaiserlichen Marine.
2) Die von der Kaiserlichen Marine ermieteten oder ihr anderweitig zur Verfügung gestellten Schiffe und Fahrzeuge (nebst Beibooten), sofern die Führung der Reichsdienstflagge von dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts angeordnet ist.

Führung der deutschen Kriegsflagge
von seiten
der Behörden und Anstalten der Kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika.

(Zentralblatt für das Deutsche Reich für 1893, S. 359.)

In betreff der Führung der deutschen Kriegsflagge von seiten der Behörden und Anstalten der Kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika ist in Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 21. August d. J. (Zentralblatt S. 275) das Folgende bestimmt worden:

Die Kriegsflagge wird bis auf weiteres geführt:

A. In den Küstenplätzen:

1) Auf allen Befestigungen, soweit sie von der Schutztruppe besetzt sind.
2) Auf den von der Schutztruppe bewohnten Kasernen.
3) Auf dem Kommandogebäude der Schutztruppenbehörde in Daressalaam.

B. Im Innern:

Auf sämtlichen Stationen, die von einer Abteilung der Schutztruppe unter Führung eines deutschen Offiziers oder Unteroffiziers besetzt sind.

Bekanntmachung,

betreffend

die Führung der Reichsdienstflagge auf den Regierungsfahrzeugen und Regierungsgebäuden einzelner Verwaltungen in den deutschen Schutzgebieten.

(Zentralblatt für das Deutsche Reich für 1893, S. 273.)

Ich bestimme, daß in den Deutschen Schutzgebieten die Regierungsfahrzeuge und die Regierungsgebäude einzelner Verwaltungen in der Reichs-Dienstflagge des Auswärtigen Amts die nachstehend aufgeführten besonderen Abzeichen in der dem Flaggenstocke zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens zu führen haben:

1) im Bereiche der Lotsenverwaltung einen gelben unklaren Anker zwischen den roten Buchstaben LV.
2) im Bereiche der Zollverwaltung denselben Anker zwischen den roten Buchstaben ZV.

Gegeben an Bord Sr. Maj. Y. Hohenzollern, Kiel, den 13. August 1893.

Wilhelm. I. R.

Graf von Caprivi.

An den Reichskanzler. (Auswärtiges Amt.)

Bestimmungen

über

die Führung der Reichskriegsflagge in der Armee.

Vom 4. Mai 1892.

Die Kriegsflagge wird zufolge Allerhöchster Entschließung in den Reichslanden, auf den Festungswerken und den nicht mit

Truppen belegten militärischen Gebäuden **ausschließlich**, auf den Kasernen **in Verbindung** mit den Flaggen derjenigen Kontingentsverwaltungen geheißt, denen die betreffenden Truppenteile angehören.

In der Festung **Ulm** wird auf den Kaiserlichen Dienstgebäuden sowie sämtlichen (belegten und unbelegten) Festungswerken die Reichskriegsflagge neben der Bayrischen bezw. Württembergischen Landesflagge aufgezogen.

Die auf preußischem Gebiete liegenden Küstenwerke führen die weiß ausgezackte, mit dem heraldischen Adler in der Mitte und dem Eisernen Kreuz in der oberen Ecke zunächst dem Flaggenstock versehene preußische Kriegsflagge; die auf dem nichtpreußischen Gebiet gelegenen, sowie diejenigen der Reichskriegshäfen Kiel und Wilhelmshaven dagegen die deutsche Kriegsflagge.

Passieren deutsche Kriegsschiffe die Befestigungen, so wird von letzteren die preußische Kriegsflagge geheißt In allen denjenigen Fällen, in welchen es sich um die Begrüßung fremder Kriegsschiffe handelt, wird auch von den auf preußischem Gebiet gelegenen Küstenwerken ausnahmsweise die deutsche Kriegsflagge gezeigt.

Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine.*)

(Marineverordnungsblatt 1899, Nr. 13, Seite 113.)

Ich bestimme, daß die Flagge des kommandierenden Admirals in Fortfall kommt. Der Generalinspekteur der Marine hat eine Admiralsflagge nach dem von Mir genehmigten Muster im Großtopp und im Boot zu führen. Dieselbe ist mit 17 Schuß zu salutieren. Sie haben die hierdurch sich ergebenden Änderungen der Flaggen- und Salutordnung zu veranlassen.

Berlin Schloß, den 17. April 1899.

Wilhelm.

An den Reichskanzler. (Reichs-Marine-Amt.)

---

*) Die „Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine" schreibt das ganze Zeremoniell (siehe S. 1 sowie S. 10—30) und auch die verschiedenen Flaggen- und Kommandozeichen der Marine vor. Es handelt sich hier demnach um eine Änderung der Flaggen- und Salutordnung.

Berlin, 20. April 1899.

Vorstehende Allerhöchste Ordre bringe ich zur Kenntnis der Marine mit Nachstehendem:

Die Flagge des „Generalinspekteurs der Marine“ ist nach dem Allerhöchst genehmigten Muster die Flagge der Admirale mit einem schmalen roten Streifen an den vier Lieken*) umrändert. Die Breite des Streifens ist gleich dem Abstand von Liek bis zur gegenüberliegenden äußeren schmalen Seite des inneren schwarzen Kreuzes. Der rote Streifen geht nicht durch das eiserne Kreuz. Das Rot des Streifens entspricht dem in unserer Kriegsflagge.

Der Staatssekretär des Reichs-Marineamts.

Tirpitz.

Allerhöchste Ordre,

betreffend

die Verwaltung des Kiautschaugebietes.

Vom 1. März 1898.

(Marineverordnungsblatt für 1898, S. 63.)

(Auszug.)

Der Gouverneur führt innerhalb seines Dienstbereichs als Kommando- und Unterscheidungsabzeichen eine Flagge wie diejenige des Gouverneurs von Ostafrika.**) Die für letzteren in der Flaggen und Salutordnung erlassenen Bestimmungen finden für die Flagge des Gouverneurs im Kiautschaugebiet mit der Abweichung Anwendung, daß für letztere, ebensowie für die Person des Gouverneurs 13 Schuß als Salut zuständig sind, sofern nicht durch die persönliche Rangstellung ein höherer Salut vorgeschrieben ist.

Wilhelmshaven, den 1. März 1898.

An Bord Meines Panzerschiffes „Kurfürst Friedrich Wilhelm“.

Wilhelm.

An den Reichskanzler. (Reichs-Marine-Amt.)

*) Diese Bezeichnung dürfte nicht ganz treffend sein, weil die Flagge nur ein Liek, und zwar an ihrer Innenseite, haben kann. Ihre Darstellung folgt weiter hinten unter denen der übrigen Flaggen u. s. w.

**) Die Flagge des Gouverneurs von Ostafrika ist durch die Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine vorgeschrieben.

Heimatswimpel.

Berlin, 29. Juni 1899.

Die mit den Ablösungstransporten in die Heimat zurückkehrenden Dampfer haben vielfach den Heimatswimpel geführt.

Es ist dies jedoch nach den Bestimmungen des § 8 der Flaggen- und Salutordnung für die Kaiserliche Marine über die Führung des Wimpels nicht zulässig.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

Tirpitz.

Bekanntmachung,

betreffend

die Flagge des Kaiserlichen Yachtklubs zu Kiel.

(Zentralblatt für das Deutsche Reich für 1893, S. 89.)

Durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Januar d. J. ist dem Kaiserlichen Yachtklub in Kiel ein in der Nationalflagge zu führendes Abzeichen verliehen worden. Zur Führung der mit diesem Abzeichen versehenen Nationalflagge (Klubflagge) bedarf es einer vom Reichs-Marine-Amt ausgestellten, auf das Fahrzeug und seinen Besitzer lautenden Legitimation, die durch den Klubvorstand einzuholen ist. Die Klubflagge entspricht der Reichs-Dienstflagge im Bereiche der Kaiserlichen Marine (zu vergl. die Bekanntmachung vom 20. Januar d. J. S. 9 dieses Blattes) mit folgenden Abweichungen:

1) Das Medaillon hat die Form einer Ellipse mit einer großen Achse = $^5/_9$ der Höhe der Flagge, einer kleinen Achse = $^4/_9$ der Höhe der Flagge.
2) Das Medaillon ist von einem rechts geschlagenen Taukranz umgeben, dessen Dicke $^1/_{40}$ der großen Achse beträgt.
3) Auf dem Schaft des Ankers liegt ein gelber Schild mit dem preußischen Adler (Hohenzollernschild auf der Brust), die Höhe sowie die obere Breite dieses Bildes beträgt $^5/_{20}$ der großen Achse.
4) Die Länge des Ankerstockes ist $^7/_{20}$ der großen Achse; die Spitzen des Bandes bleiben um $^1/_{20}$ der großen Achse vom einfassenden Taukranz ab.

Hierzu bemerken wir das Folgende:

Nach einer Bekanntmachung des Vorstandes des Kaiserlichen Yachtklubs darf eine mit einem Flaggenscheine versehene Yacht niemals eine andere Flagge als die Klubflagge (auch nicht die deutsche Handelsflagge) führen, denn die Klubflagge vertritt die Nationalflagge. Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift haben den Verlust des Flaggenscheins zur Folge. Yachten mit der Klubflagge, welche die Berechtigung besitzen, den Stander anderer Seglervereine zu führen, dürfen diesen bei vorkommenden Anlässen in heimischen Gewässern nur neben dem Stander des Kaiserlichen Yachtklubs setzen, weil der letztere von der Klubflagge unzertrennlich ist.

Gesetz,

betreffend

das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.

Vom 22. Juni 1899.

(Reichsgesetzblatt für 1899, S. 319.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

§ 1.

Die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- nnd Schleppfahrzeuge haben als Nationalflagge ausschließlich die Reichsflagge (Artikel 55 der Reichsverfassung) zu führen.

Die Form der Reichsflagge und die Art ihrer Führung wird durch Kaiserliche Verordnung bestimmt.

§ 2.

Zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie im ausschließlichen Eigentume von Reichsangehörigen stehen.

Den Reichsangehörigen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind; andere Handelsgesellschnften, eingetragene Genossenschaften und juristische

Personen, wenn sie im Inland ihren Sitz haben, Kommandit-gesellschaften auf Aktien jedoch nur dann, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind.

§ 3.

Verliert der Eigentümer einer Schiffspart die Reichsangehörigkeit, oder geht eine im Eigentum eines Reichsangehörigen stehende Schiffspart in anderer Weise als durch Veräußerung (Handelsgesetzbuch § 503)*) auf einen Ausländer über, so behält das Schiff noch bis zum Ablauf eines Jahres das Recht zur Führung der Reichsflagge.

Sind seit dem im Abs. 1 bezeichneten Ereignisse 6 Monate verstrichen, so hat das Registergericht die übrigen Mitreeder auf ihren Antrag zu ermächtigen, die Schiffspart für Rechnung des Eigentümers öffentlich versteigern zu lassen; über die Stellung des Antrages beschließen die übrigen Mitreeder nach Stimmenmehrheit; die Stimmen werden nach der Größe der Schiffsparten berechnet. Bei der Versteigerung der Schiffspart können die Antragsteller mitbieten. Der Zuschlag darf nur einem Inländer erteilt werden.

Diese Vorschriften kommen nur zur Anwendung, wenn die Schiffsparten der übrigen Mitreeder wenigstens zwei Dritteile des Schiffes umfassen.

§ 4.

Für die zur Führung der Reichsflagge befugten Kauffahrteischiffe sind in den an der See oder an Seeschiffahrtsstraßen belegenen Gebieten Schiffsregister zu führen.

Die Schiffsregister werden von den Amtsgerichten geführt. Durch Anordnung der Landesjustizverwaltung kann die Führung des Registers für mehrere Amtsgerichtsbezirke einem Amtsgericht übertragen werden.

§ 5.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist jedem gestattet. Von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind.

*) Das neue Handelsgesetzbuch tritt gleichzeitig mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch, also am 1. Januar 1900 in Kraft. — Der § 503 lautet:

Jeder Mitreeder kann seine Schiffpart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder ganz oder teilweise veräußern.

Die Veräußerung einer Schiffpart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen.

§ 6.

Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister des Hafens eingetragen werden, von welchem aus, als dem Heimatshafen, die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll.

Soll die Seefahrt nicht von einem ausländischen Hafen oder von einem Hafen eines Schutzgebietes oder eines Konsulargerichtsbezirks aus betrieben werden oder fehlt es an einem bestimmten Heimatshafen, so steht dem Reeder die Wahl des inländischen Registers frei. Hat der Reeder weder seinen Wohnsitz noch seine gewerbliche Niederlassung im Bezirk des Registergerichts, so ist er verpflichtet, einen im Bezirk des Registergerichts wohnhaften Vertreter zu bestellen, welcher die nach diesem Gesetz für den Reeder begründeten Rechte und Pflichten gegenüber dem Registergerichte wahrzunehmen hat. Die Verpflichtung zur Bestellung eines Vertreters fällt weg, wenn das Registergericht seinen Sitz und der Reeder seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung im Reichsgebiet hat.

§ 7.

Die Eintragung in das Schiffsregister hat zu enthalten:

1) den Namen und die Gattung des Schiffes sowie das Unterscheidungssignal;
2) die Ergebnisse der amtlichen Vermessung;
3) die Zeit und den Ort der Erbauung, soweit sie festzustellen sind;
4) den Heimatshafen;
5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeders;
   bei einer Reederei den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher Mitreeder und des Korrespondentreeders sowie die Größe der den einzelnen Mitreedern gehörenden Schiffsparten;
   bei Handelsgesellschaften, eingetragenen Genossenschaften und juristischen Personen die Firma oder den Namen und den Ort, an welchem sie ihren Sitz haben, bei offenen Handelsgesellschaften außerdem den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher Gesellschafter, bei Kommanditgesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien den Namen und die nähere Bezeichnung sämtlicher persönlich haftenden Gesellschafter;

6) die Angabe, daß in Ansehung der Reichsangehörigkeit der Beteiligten die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind;
7) den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;
8) den Tag der Eintragung;
9) die Ordnungsnummer, unter der das Schiff eingetragen ist.

§ 8.

Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge sowie alle im § 7 bezeichneten Thatsachen und Rechtsverhältnisse glaubhaft gemacht sind.

Solange die amtliche Vermessung im Inlande noch nicht hat stattfinden können, dürfen die Ergebnisse der Vermessung auf Grund der Vermessungsurkunde einer ausländischen Behörde oder eines sonstigen glaubhaften Nachweises eingetragen werden.

§ 9.

Ist der Reeder zugleich Angehöriger eines fremden Staates, so hat er auf Verlangen des Registergerichts glaubhaft zu machen, daß das Schiff nicht in ein Schiffsregister dieses Staates eingetragen ist. Wird festgestellt, daß eine solche Eintragung besteht, so darf das Schiff nicht in ein inländisches Schiffsregister eingetragen werden.

§ 10.

Über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von dem Registergericht eine mit dem Inhalte der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Schiffs-Zertifikat) ausgestellt.

Das Schiffs-Zertifikat hat außerdem zu bezeugen, daß die nach § 8 erforderlichen Nachweise geführt sind und daß das Schiff zur Führung der Reichsflagge befugt ist.

§ 11.

Durch das Schiffs-Zertifikat wird das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge nachgewiesen.

Das Recht zur Führung der Reichsflagge darf vor der Erteilung des Schiffs-Zertifikats nicht ausgeübt werden.

Das Schiffs-Zertifikat oder ein von dem Registergerichte beglaubigter Auszug aus dem Zertifikat ist während der Reise stets an Bord des Schiffes mitzuführen.

§ 12.

Erlangt ein im Auslande befindliches Schiff dadurch, daß es in das Eigentum eines Reichsangehörigen gelangt, das Recht zur Führung der Reichsflagge, so kann das Schiffs-Zertifikat durch eine Bescheinigung ersetzt werden, die der Konsul, in dessen Bezirk das Schiff sich zur Zeit des Eigentumsüberganges befindet, über das Recht zur Führung der Reichsflagge erteilt (Flaggenzeugnis). Das Flaggenzeugnis hat nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung, darüber hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit.

Ein Flaggenzeugnis kann auch behufs der ersten Überführung eines neuen Schiffes in einen anderen Hafen von dem Registergerichte des deutschen Erbauungshafens ausgestellt werden. Dieses Zeugnis hat nur für die Dauer der Überführung Gültigkeit.

Von der Ausstellung des Flaggenzeugnisses hat die ausstellende Behörde, wenn ein deutscher Hafen zum Heimatshafen des Schiffes bestimmt ist, dem Registergerichte dieses Hafens Anzeige zu machen.

§ 13.

Treten in den eingetragenen Thatsachen oder Rechtsverhältnissen Veränderungen ein, so sind sie in das Schiffsregister einzutragen. Jede Eintragung ist baldthunlichst auf dem Schiffs-Zertifikate zu vermerken. Die Änderung des Namens des Schiffes bedarf der Genehmigung des Reichskanzlers.

Geht das Schiff unter oder wird es als reparaturunfähig kondemniert oder verliert es das Recht zur Führung der Reichsflagge, so ist es in dem Schiffsregister zu löschen und das Schiffs-Zertifikat von dem Registergericht unbrauchbar zu machen. Das Gleiche gilt, wenn der Reeder zugleich Angehöriger eines fremden Staates ist, und sich ergiebt, daß das Schiff in ein Schiffsregister dieses Staates eingetragen ist.

Im Falle der Verlegung des Heimatshafens aus dem Registerbezirke hat das Registergericht nach Vollziehung der Eintragung das Schiffs-Zertifikat mit einer beglaubigten Abschrift des Registerinhalts dem neuen Registergerichte zur Bewirkung der Eintragung zu übersenden.

§ 14.

Die Thatsachen und Rechtsverhältnisse, welche gemäß § 13 eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind dem Registergerichte anzuzeigen und glaubhaft zu machen.

Verpflichtet hierzu sind:

alle Personen, deren Namen nach § 7 Nr. 5 in das Schiffsregister einzutragen sind,

bei juristischen Personen, eingetragenen Genossenschaften und solchen Handelsgesellschaften, welche keine persönlich haftenden Gesellschafter haben, die gesetzlichen Vertreter,

in dem Falle des § 6 Abs. 2 Satz 2 statt des Reeders dessen Vertreter,

in dem Falle eines Eigentumswechsels, durch den das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge nicht berührt wird, auch der neue Erwerber des Schiffes oder der Schiffspart.

Die Anzeige ist von dem Verpflichteten binnen sechs Wochen nach dem Ablaufe des Tages zu bewirken, an welchem er von der einzutragenden Thatsache Kenntnis erlangt hat.

Sind mehrere Verpflichtete vorhanden, so genügt die Anzeige durch einen von ihnen.

§ 15.

Ist eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich, so ist das Schiffs-Zertifikat, und wenn der Inhalt eines von dem Registergericht erteilten Auszugs aus dem Schiffs-Zertifikate berührt wird, auch dieser dem Gericht einzureichen. Zur Einreichung verpflichtet ist außer den im § 14 bezeichneten Personen auch der Schiffer, sobald sich das Schiff in dem Hafen befindet, in dessen Register es eingetragen ist.

Das Gericht hat die Beteiligten zur Einreichung der Urkunden durch Ordnungsstrafen anzuhalten. Auf das Verfahren finden die Vorschriften der §§ 132 bis 139 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (Reichs-Gesetz-Blatt 1898 S. 771*) entsprechende Anwendung.

---

*) **Gesetz**

über

die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit.

Siebenter Abschnitt.

Handelssachen.

§ 132.

Sobald das Registergericht von einem sein Einschreiten nach den §§ 14, 319 und § 325 Nr. 9 des Handelsgesetzbuches rechtfertigenden Sachverhalte glaubhafte Kenntnis erhält, hat es dem Beteiligten unter Androhung einer Ordnungsstrafe aufzugeben, innerhalb einer bestimmten

Befindet sich das Schiff im Auslande, so hat auf Antrag das Registergericht ein neues Schiffs-Zertifikat auszustellen und

Frist seiner gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen oder die Unterlassung mittels Einspruchs gegen die Verfügung zu rechtfertigen.

Die Beschwerde gegen diese Verfügung ist unzulässig.

§ 133.

Wird innerhalb der bestimmten Frist weder der gesetzlichen Verpflichtung genügt noch Einspruch erhoben, so ist die angedrohte Strafe festzusetzen und zugleich die frühere Verfügung unter Androhung einer erneuten Ordnungsstrafe zu wiederholen.

In gleicher Weise ist fortzufahren, bis der gesetzlichen Verpflichtung genügt oder Einspruch erhoben wird.

§ 134.

Wird rechtzeitig Einspruch erhoben, so hat das Gericht, wenn sich der Einspruch nicht ohne weiteres als begründet ergiebt, zur Erörterung der Sache die Beteiligten zu einem Termin zu laden.

Das Gericht kann, auch wenn der Beteiligte nicht erscheint, nach Lage der Sache entscheiden.

§ 135.

Wird der Einspruch für begründet erachtet, so ist die erlassene Verfügung aufzuheben.

Anderenfalls hat das Gericht den Einspruch zu verwerfen und die angedrohte Strafe festzusetzen. Das Gericht kann, wenn die Umstände es rechtfertigen, von der Festsetzung einer Strafe absehen oder eine geringere als die angedrohte Strafe festsetzen.

Im Falle der Verwerfung des Einspruchs hat das Gericht zugleich eine erneute Verfügung nach § 132 zu erlassen. Die in dieser Verfügung bestimmte Frist beginnt mit dem Eintritte der Rechtskraft der Verwerfung des Einspruchs.

§ 136.

Wird im Falle des § 133 gegen die wiederholte Verfügung Einspruch erhoben und dieser für begründet erachtet, so kann das Gericht, wenn die Umstände es rechtfertigen, zugleich die früher festgesetzte Strafe aufheben oder an deren Stelle eine geringere Strafe festsetzen.

§ 137.

Gegen die Versäumung der Einspruchsfrist ist auf Antrag nach Maßgabe des § 22 Abs. 2 die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu erteilen.

§ 138.

Bei der Festsetzung der Ordnungsstrafe ist der Beteiligte zugleich in die Kosten des Verfahrens zu verurteilen.

§ 139.

Gegen den Beschluß, durch welchen die Ordnungsstrafe festgesetzt oder der Einspruch verworfen wird, findet die sofortige Beschwerde statt.

Ist die Strafe nach Maßgabe des § 133 festgesetzt, so kann die Beschwerde nicht darauf gestützt werden, daß die Verfügung, durch welche die Strafe angedroht worden ist, nicht gerechtfertigt gewesen sei.

es dem Schiffer gegen Rückgabe der nach Abs. 1 einzureichenden Urkunden durch Vermittelung einer deutschen Behörde aushändigen zu lassen.

§ 16.

Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind ohne Eintragung in das Schiffs-Register und Erteilung des Schiffs-Zertifikats befugt, das Recht zur Führung der Reichsflagge auszuüben.

§ 17.

Ein in das Schiffsregister eingetragenes Schiff muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimatshafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.

§ 18.

Führt ein Schiff die Reichsflagge, ohne hierzu nach den Vorschriften der §§ 2, 3 berechtigt zu sein, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu fünfzehnhundert Mark oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft. Auch kann auf Einziehung des Schiffes erkannt werden, ohne Unterschied, ob es dem Verurteilten gehört oder nicht; der § 42 des Strafgesetzbuchs*) findet entsprechende Anwendung.

§ 19.

Führt ein Schiff den Vorschriften der §§ 11, 12 zuwider die Reichsflagge, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Haft bestraft.

§ 20.

Wer die ihm nach § 14 obliegende Verpflichtung nicht erfüllt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Haft bestraft.

Wer gemäß Abs. 1 verurteilt ist und seiner Verpflichtung nicht binnen sechs Wochen nach dem Eintritte der Rechtskraft des

---

*) **Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich**
vom 26. Februar 1876. Reichs-Gesetz-Blatt Seite 39.

Erster Teil.
Von der Bestrafung der Verbrechen, Vergehen und Übertretungen im allgemeinen.

Erster Abschnitt. Strafen.

§ 42.

Ist in den Fällen der §§ 40 und 41 die Verfolgung oder Verurteilung einer bestimmten Person nicht ausführbar, so können die daselbst vorgeschriebenen Maßnahmen selbständig erkannt werden.

Urteils genügt, wird mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten bestraft. Die gleiche Strafe tritt ein, wenn im Falle einer weiteren Verurteilung die Verpflichtung nicht binnen der bezeichneten Frist erfüllt wird.

§ 21.

Befindet sich der Vorschrift des § 11 Abs. 3 zuwider weder das Schiffs-Zertifikat noch ein beglaubigter Auszug aus dem Zertifikat an Bord des Schiffes oder ist das Schiff nicht gemäß § 17 bezeichnet, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundert und fünfzig Mark oder mit Haft bestraft.

§ 22.

Werden die von dem Kaiser erlassenen Bestimmungen über die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe, die Flagge vor Kriegsschiffen und Küstenbefestigungen oder bei dem Einlaufen in deutsche Häfen zu zeigen, nicht beobachtet, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu einhundert und fünfzig Mark oder mit Haft bestraft.

§ 23.

Straflos bleibt in den Fällen der §§ 18 bis 22 derjenige, bezüglich dessen festgestellt wird, daß die Handlung oder Unterlassung ohne sein Verschulden erfolgt ist.

§ 24.

Die in den §§ 18, 19, 21 bezeichneten Handlungen sind auch dann strafbar, wenn sie im Ausland oder auf offener See begangen werden.

Das gleiche gilt von Zuwiderhandlungen gegen die im § 22 vorgesehenen Bestimmungen, sofern die Zuwiderhandlung auf einem deutschen Kauffahrteischiff erfolgt.

§ 25.

Der Bundesrat bestimmt:

1) die Grenzen der Seefahrt im Sinne dieses Gesetzes (§ 1),
2) den Umfang, in welchem die Ergebnisse der amtlichen Vermessung in das Schiffsregister einzutragen sind (§ 7 Nr. 2),
3) die Einrichtung des Schiffs-Zertifikats (§ 10), des beglaubigten Auszugs aus dem Schiffs-Zertifikate (§ 11) und der Flaggenzeugnisse (§ 12),
4) die Art, wie die Anbringung der Namen am Schiffe auszuführen ist (§ 17).

§ 26.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf seegehende Lustyachten und solche Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inland erbaut sind. Machen solche Fahrzeuge von dem Rechte zur Führung der Reichsflagge Gebrauch, so unterliegen sie den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften.

Durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats kann bestimmt werden, daß die Vorschriften dieses Gesetzes auch auf Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, Anwendung finden. Die Schiffsregister für solche Schiffe werden bei den durch den Reichskanzler bestimmten deutschen Konsulaten geführt.

§ 27.

Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen die Schiffsregister von anderen Behörden als den Gerichten geführt werden.

§ 28.

Unberührt bleiben die Vorschriften des § 7 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete (Reichs-Gesetzbl. 1888 S. 75).*)

§ 29.

Soweit in anderen Gesetzen auf Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 verwiesen ist, treten die entsprechenden Vorschriften dieses Gesetzes an deren Stelle.

---

*) **Gesetz,**

betreffend

die Rechtsverhältnisse der deutschen Schutzgebiete

vom 19. März 1888.

Reichs-Gesetz-Blatt S. 75.

§ 7.

Durch Kaiserliche Verordnung können Eingeborene der Schutzgebiete in Beziehung auf das Recht zur Führung der Reichsflagge den Reichsangehörigen gleichgestellt werden.

Die Führung der Reichsflagge infolge der Verleihung dieses Rechts hat nicht die Wirkung, daß das betreffende Schiff als deutsches Seefahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 1 und § 2 Abs. 1 des Gesetzes, betreffend die Unfallversicherung von Seeleuten und anderen bei der Seeschiffahrt beteiligten Personen vom 13. Juli 1887 (Reichs-Gesetz-Blatt S. 329) gilt.

Der § 74 Nr. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 371)*) wird aufgehoben.

§ 30.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1900 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben an Bord M. Y. „Hohenzollern", den 22. Juni 1899.

(L. S.) Wilhelm.

Graf von Posadowsky.

Begründung des Gesetzes,

betreffend

das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.

Wir geben nachstehend die Begründung, mit welcher die Reichsregierung seinerzeit das Gesetz über das Flaggenrecht dem Reichstage vorlegte. Abgesehen von einigen redaktionellen Änderungen geringfügiger Art wurde nur der § 6 geändert, dessen ursprüngliche Fassung sich in der Anmerkung auf S. 65 findet.

Begründung.

Der Entwurf bezweckt keine grundsätzliche Abänderung des Flaggenrechts, wie es durch das Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge vom 25. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzbl. S. 35) geregelt ist. Die nächste Veranlassung zur Ausarbeitung der Vorlage bildet vielmehr das Bedürfnis, diejenigen Bestimmungen des genannten Gesetzes, welche den physischen Eigentümern von Kauffahrteischiffen gewisse juristische Personen, Genossenschaften und Gesellschaften gleichstellen (§ 2 Abs. 2, § 6 Nr. 5, § 12 Abs. 2 Nr. 2) mit dem Rechtszustande, wie er sich durch die Ausbildung der Gesellschaftsformen auf dem Gebiete des Handelsrechts gestaltet hat, in Übereinstimmung zu bringen. Zu diesem Zwecke war bereits das Ergänzungsgesetz vom 23. Dezember 1888 (Reichs-Gesetzbl. S. 300) ergangen. Seitdem ist durch das Gesetz vom

---

*) **Gerichtsverfassungsgesetz.**

Fünfter Teil.

Landgerichte.

§ 74.

Die Strafkammern sind als erkennende Gerichte ausschließlich zuständig: 2) für Zuwiderhandlungen gegen das Gesetz vom 25. Oktober 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe u. s. w.

20. April 1892, betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (Reichs-Gesetzbl. S. 477), eine neue Form der handelsrechtlichen Gesellschaften geschaffen, und es erscheint zweifelhaft, ob auch diese sich unter die im § 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 in der Fassung des Ergänzungsgesetzes vom 23. Dezember 1888 aufgezählten Rechtssubjekte einbegreifen läßt. Um klarzustellen, daß auch in der Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung unter deutscher Flagge Reederei betrieben werden kann, was in Schiffahrtskreisen als ein Bedürfnis empfunden wird, ist eine abermalige Gesetzesänderung erforderlich. Dabei liegt es nahe, die Verbesserungen vorzunehmen, welche sich während des mehr als dreißigjährigen Bestehens des Gesetzes von 1867 als wünschenswert herausgestellt haben, ferner die Ausdrucksweise des aus der ersten Zeit des Norddeutschen Bundes stammenden Gesetzes mit den Verhältnissen des Reichs in Einklang zu setzen, sowie einigen für den Gegenstand in Betracht kommenden Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, vom 15. Juni 1895 (Reichs-Gesetzbl. S. 301) des Bürgerlichen Gesetzbuchs, des neuen Handelsgesetzbuchs und des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 (Reichs-Gesetzbl. S. 189 ff. und 771) Rechnung zu tragen. Daneben erschien es zweckmäßig, den Inhalt der die Befugnis zur Flaggenführung und die Bezeichnung der Schiffe betreffenden Reichsgesetze vom 28. Juni 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 184) und vom 15. April 1885 (Reichs-Gesetzbl. S. 89) in das Gesetz aufzunehmen.*)

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Zur Überschrift.

Die Überschrift faßt den Hauptinhalt des Gesetzes in dem kurzen Ausdrucke „Flaggenrecht" zusammen, für dessen Ausübung schon nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867 die Registrierung der Kauffahrteischiffe die Vorbedingung bildet. Außer den Vorschriften über Inhalt, Voraussetzungen und Ausübung des Flaggenrechts enthält der vorliegende Gesetzentwurf nur noch Bestimmungen über die am Schiffe anzubringenden Namen (§ 17), welche ihrerseits mit der Registrierung und daher auch mit dem Flaggenrecht in Zusammenhang stehen.

*) Wir wollen hier auf die selbstverständliche Thatsache noch hinweisen, daß diese Gesetze, sowie die auf Seite 57 erwähnten vom 25. Oktober 1867 und vom 23. Dezember 1888 mit dem 1. Januar 1900 außer Kraft treten.

Zu § 1.

Die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge- welche nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts schon jetzt als Kauffahrteischiffe gelten, sind diesen zur Ausschließung von Zweifeln ausdrücklich zugezählt. Staatliche Lotsen- und Schleppfahrzeuge können, selbst wenn für ihre Benutzung zur Deckung der Betriebsunkosten Gebühren erhoben werden, unter den zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Kauffahrteischiffen im Sinne dieses Gesetzes nicht wohl begriffen werden.

Bezüglich der Hochseefischereifahrzeuge wurde bisher im Anschluß an die Bestimmung im § 2 unter a der Vorschriften des Bundesrats über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 367), wonach zu den „zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffen" die „zur großen Seefischerei bestimmten" Schiffe gehören, in der Verwaltungspraxis noch unterschieden, ob das Fahrzeug nach Größe und Bauart sowie nach der gesamten Art seines Betriebes dieser Klasse von Schiffen zugerechnet werden könne. Dabei wurde zugleich berücksichtigt, ob die sonstigen für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften, insbesondere die Seemannsordnung, die Vorschriften über den Befähigungsnachweis der Schiffsführer u. a. auf das Hochseefischereifahrzeug für anwendbar zu erachten seien. Diese Unterscheidungen haben zu Zweifeln geführt. Es dürfte deshalb den Vorzug verdienen, die Hochseefischereifahrzeuge im Sinne des Flaggengesetzes allgemein für Kauffahrteischiffe zu erklären, was um so eher geschehen kann, als Fahrzeuge von nicht mehr als 50 cbm Brutto-Raumgehalt der Registrierungspflicht nicht unterliegen (§ 16 des Entwurfs). Inwieweit die Hochseefischereifahrzeuge von den Vorschriften der übrigen Seegesetze auszunehmen sind, wird durch Verordnung (vergl. z. B. § 109 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 — Reichs-Gesetzbl. S. 409 —)*), nötigenfalls durch gesetzliche Vorschrift zu bestimmen sein.

Die Bestimmung über die Form der Reichsflagge und die Art ihrer Führung stand zur Zeit des Norddeutschen Bundes zweifellos dem Kaiser allein zu (vergl. die Verordnung vom

*) Dem Reichstag geht noch im Jahre 1900 der Entwurf einer neuen Seemannsordnung zu. Ob der angezogene Paragraph noch zutrifft, wenn sie Gesetz wird, ist fraglich.

25. Oktober 1867 — Bundes-Gesetzbl. S. 39 —). Im Hinblick auf Artikel 7 Nr. 2 der Reichsverfassung empfiehlt es sich, diese den Verhältnissen entsprechende Zuständigkeit durch das Gesetz festzustellen.

Zu § 2.

Die Fassung des Abs. 2, welche dem im Eingange erwähnten Bedürfnisse Rechnung trägt, insofern zu den Handelsgesellschaften auch die Gesellschaften mit beschränkter Haftung gehören (§ 13 Abs. 3 des Gesetzes vom 20. April 1892), schließt sich an den § 3 zu b des Gesetzes über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 (Reichs-Gesetzbl. S. 463) mit der Maßgabe an, daß, wie nach bisherigem Rechte für offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, deren persönlich haftende Gesellschafter Reichsangehörige sind, der Sitz im Inlande eine Voraussetzung der Flaggenfähigkeit nicht bildet. Um auch die in den deutschen Schutzgebieten domizilierten juristischen Personen u. s. w. einzubegreifen, ist ferner der Ausdruck „Reichsgebiet“ durch „Inland“ ersetzt. Schon bisher ist man davon ausgegangen, daß das Gesetz vom 25. Oktober 1867 mit Rücksicht auf die privatrechtliche Seite der Eintragung in das Schiffsregister in den Schutzgebieten Geltung habe. Die Schwierigkeiten, welche hierbei der Ausdruck „Reichsgebiet“ bot, sind durch die veränderte Fassung beseitigt. Im Sinne des § 2 Abs. 2 werden die Schutzgebiete, auch soweit es sich um Eintragungen handelt, die im Reichsgebiete vorgenommen werden, als Inland betrachtet werden müssen. Zu den „juristischen Personen“ gehören auch Kolonialgesellschaften, denen auf Grund des § 8 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse in den deutschen Schutzgebieten (Reichs-Gesetzbl. von 1888 S. 75), vom Bundesrate die Fähigkeit beigelegt ist, unter ihrem Namen Rechte zu erwerben.

Zu § 3.

Der Grundsatz, daß das Recht zur Führung der Reichsflagge auf Schiffe beschränkt ist, die im ausschließlichen Eigentume Reichsangehöriger stehen, bringt Unzuträglichkeiten mit sich, wenn eine Schiffspart auf anderem Wege als durch Veräußerung gemäß § 503 des Handelsgesetzbuchs*) in das Eigentum eines Ausländers

*) Der § 503 des Handelsgesetzbuches lautet: Jeder Mitreeder kann seine Schiffspart jederzeit ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder ganz oder teilweise veräußern.

Die Veräußerung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, kann nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen.

gelangt. Es kann dies namentlich durch Vererbung oder durch Verlust der Reichsangehörigkeit auf seiten eines Parteneigentümers geschehen. In solchem Falle geht, unabhängig von der Größe der Schiffspart, das Flaggenrecht ebenso verloren, als wenn die Schiffspart an einen Ausländer veräußert wird. Während aber die Veräußerung einer Schiffspart, infolge deren das Schiff das Recht zur Führung der Reichsflagge verlieren würde, nach § 503 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen kann, tritt in den vorgedachten Fällen der Verlust des Flaggenrechts ohne Zuthun der übrigen, an dessen Erhaltung wesentlich interessierten Mitreeder ein; es sei denn, daß im Reedereivertrage für solche Fälle geeignete Vorsorge getroffen ist. Anderenfalls ist die Registerbehörde bei strenger Handhabung der gesetzlichen Vorschriften verpflichtet, alsbald die Löschung des Schiffes im Register vorzunehmen und das Schiffs-Zertifikat zurückzufordern. Die Wiedererwerbung des so verlorenen Flaggenrechts aber kann für die reichsangehörigen Mitreeder mit erheblichen Schwierigkeiten und Opfern verbunden sein. In Erbfällen wird es häufig schwer fallen, sämtliche an der vererbten Part berechtigten Personen zu ermitteln, namentlich wenn der Erblasser ein ausgewanderter Deutscher war, dessen im Auslande lebende Erben die Reichsangehörigkeit nie besessen oder verloren haben. Und die bekannten ausländischen Erwerber sind in der Lage, die Rückveräußerung der Part an die reichsangehörigen Mitreeder von unbilligen Bedingungen abhängig zu machen, denen die Mitreeder stattgeben müssen, wenn sie nicht dauernd auf das Flaggenrecht verzichten wollen.

Diese Verhältnisse veranlaßten schon im Jahre 1886 den Deutschen Nautischen Verein zu einem Gesuch an den Reichskanzler, eine Änderung des Gesetzes herbeizuführen, welche auf den Zwangsverkauf der in den Besitz des Ausländers gelangten Schiffspart abzielte. Es kam dabei auch zur Sprache, ob nicht in den vorbezeichneten Fällen dem Schiffe das Flaggenrecht noch für eine zu anderweitiger Regelung ausreichende Zeit, als welche ein Jahr angesehen wurde, zu belassen sei. Schon damals wurde auf gehaltene Rückfrage von der Mehrzahl der Regierungen der Bundesseestaaten das Bedürfsnis zu einer Änderung des Gesetzes grundsätzlich anerkannt.

Der Grundsatz, daß das Flaggenrecht durch das ausschließliche Eigentum Nationaler bedingt sei, ist beim Erlasse des Gesetzes vom 25. Oktober 1867, namentlich gegenüber Anregungen, welche sich auf die Verhältnisse der mecklenburgischen Partenreederei und

auf die damalige Rechtslage in Mecklenburg stützten, streng aufrecht erhalten worden (Bericht der V. Komm. des Reichstags, Drucks. von 1867 Nr. 64 zu § 2, Stengr. Ber. S. 362 ff., insbesondere 366, 367). Hierfür wurde insbesondere die Gefahr der Aufbringung in Kriegsfällen geltend gemacht, welcher das Schiff ausgesetzt wäre, wenn sich aus den Papieren ergäbe, daß ein feindlicher Unterthan Miteigentümer sei. Diesen und anderen Bedenken gegenüber schlug der Umstand, daß andere Staaten, wie Frankreich, Italien, Belgien und Holland für die Berechtigung zur Führung der Nationalflagge das Eigentum Nationaler nur an einem überwiegenden Teile des Schiffes verlangten, nicht durch.

Nach dem Stande der neueren Gesetzgebung scheint die mildere Auffassung an Boden gewonnen zu haben; dieselbe hat auch in dem vom Institut de droit international im September 1896 aufgestellten Entwurf eines internationalen Gesetzes über Erwerb und Verlust des Flaggenrechts dahin Ausdruck gefunden, daß es zur Gewährung des Flaggenrechts ausreichen soll, wenn zwei Drittel der Reeder Inländer sind. Auch ist es ein Unterschied, ob, was im Jahre 1867 zur Frage stand, das Gesetz sich von vornherein mit einem nur überwiegenden Eigentume Nationaler, als Voraussetzung für das Flaggenrecht, begnügen soll, oder ob es, unter grundsätzlicher Festhaltung des entgegengesetzten Standpunkts, für einzelne, doch nur seltener vorkommende Fälle, und für einen fest bestimmten vorübergehenden Zeitraum eine Ausnahme von dem strengen Grundsatze gestattet. Der vorliegende Entwurf hat sich im Hinblick auf die in der Praxis gemachten Erfahrungen und auf die Wünsche der nächstbeteiligten Kreise für die Zulassung einer solchen Ausnahme entschieden. Er stellt sich damit auf den Standpunkt des englischen Rechtes, welches zwar grundsätzlich das ausschließliche Eigentum Nationaler verlangt, aber der besonderen Lage von Einzelfällen durch Spezialvorschriften Rechnung trägt (Merch. Shipping Act. 1894 Sect. 28, 29).

Der Entwurf will in den fraglichen Fällen, sofern die im Eigentume Reichsangehöriger verbleibenden Schiffsparten wenigstens zwei Dritteile des Schiffes umfassen, zunächst dem Schiffe das Flaggenrecht für die Dauer eines Jahres erhalten. Und zwar sollen die reichsangehörigen Mitreeder zur Ermittelung der berechtigten Ausländer und zur gütlichen Auseinandersetzung mit ihnen über den Rückerwerb der Schiffspart 6 Monate Zeit haben, wenn dann aber die Angelegenheit nicht befriedigend erledigt ist, befugt sein, die öffentliche Versteigerung der Schiffspart (Bürger-

liches Gesetzbuch § 383 Abs. 3) mit Ermächtigung des Registergerichts herbeizuführen. Der Antrag auf Erteilung der Ermächtigung ist von den reichsangehörigen Mitreedern als Gesamtheit zu stellen; sie beschließen darüber mit Stimmenmehrheit, wobei die im Besitze des Ausländers befindliche Schiffspart außer Betracht bleibt; die Stimmen werden entsprechend dem im § 491 des Handelsgesetzbuchs aufgestellten Grundsatze nach der Größe der Schiffsparten berechnet.*) Bei der Versteigerung können, wie der Entwurf im Anschluß an die Vorschriften des § 1239 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des § 373 Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs ausdrücklich bestimmt, die Antragsteller mitbieten. Der Zuschlag darf nur einem Inländer erteilt werden. Für die Erwirkung der Befugnis zur Versteigerung und für deren Durchführung bleibt die zweite Hälfte der einjährigen Frist offen.

Diese Regelung dürfte den Interessen der deutschen Mitreeder gerecht werden, ohne dem ausländischen Erwerber Unbilliges zuzumuten.

Zu § 4.

Im Abs. 1 sind die Worte des bisherigen § 3 „in den an der See belegenen Bundesstaaten" durch die Worte: „in den an der See oder an Seeschiffahrtsstraßen belegenen Gebieten" ersetzt, weil die Errichtung von Schiffsregistern nicht nur in den Bundesseestaaten, sondern auch in den deutschen Schutzgebieten und unter Umständen auch in den Bezirken deutscher Konsulargerichtsbarkeit in Frage kommen kann. Das gleiche Bedürfnis ist infolge des Betriebs der Rheinseeschiffahrt für die Häfen von Köln a. Rh. und Düsseldorf eingetreten, die zwar an einer Seeschiffahrtsstraße, aber nicht an der See liegen. Die grundsätzliche Zuweisung der Führung der Schiffsregister an die Amtsgerichte entspricht der in einem Teile der Bundesseestaaten bereits bestehenden Einrichtung und stellt die Übereinstimmung mit den in betreff der Schiffs-

*) § 491 des Handelsgesetzbuches lautet: Für die Angelegenheiten der Reederei sind die Beschlüsse der Mitreeder maßgebend. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Größe der Schiffsparten berechnet; die Stimmenmehrheit für einen Beschluß ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, welche für den Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des Schiffes gehört.

Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich zu Beschlüssen, die eine Abänderung des Reedereivertrages bezwecken oder die den Bestimmungen des Reedereivertrages entgegen oder dem Zwecke der Reederei fremd sind.

register für Binnenschiffe geltenden reichsgesetzlichen Vorschriften her (Binnenschiffahrtsgesetz § 121). Sie erscheint um so mehr gerechtfertigt, als die Thätigkeit der Registerbehörden, namentlich soweit sie sich auf die im Bürgerlichen Gesetzbuch und in dem Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit geregelten pfandrechtlichen Eintragungen bezieht, ihrer Natur nach zu den Aufgaben der Gerichte gehört. Die Bestimmung des Entwurfs wird in Verbindung mit dem § 1 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit die Folge haben, daß die allgemeinen Vorschriften des letzteren Gesetzes, insbesondere über das Rechtsmittel der Beschwerde, ohne weiteres auch in dem auf Seeschiffe bezüglichen Verfahren der Registergerichte Anwendung finden. Wie die §§ 122ff. des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit zeigen, ist eine entsprechende Regelung des Gegenstandes schon bei dem Erlasse dieses Gesetzes vorausgesetzt worden; in der dem Entwurfe des Gesetzes beigegebenen Denkschrift (Stenogr. Ber. des Reichstags von 1897/98 Anlagen Bd. I S. 508ff.) ist dieserhalb auf die in Aussicht genommene Revision des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 ausdrücklich verwiesen. Ein unmittelbarer Eingriff in die zum Teil abweichenden Einrichtungen, welche in einzelnen Bundesstaaten hinsichtlich der mit der Führung der Schiffsregister betrauten Behörden bestehen, ist indessen nicht beabsichtigt; hiergegen sprechen überwiegende Gründe. Nach Bestimmung des § 27 sollen, unbeschadet der Anwendbarkeit der allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (§ 194), die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen die Schiffsregister von anderen Behörden als den Gerichten geführt werden, unberührt bleiben. Die Vorschrift, welche der Landesjustizverwaltung die Befugnis zuweist, die Führung des Registers für mehrere Amtsbezirke einem Amtsgerichte zu übertragen, schließt sich an § 125 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit an.

Zu § 5.

Die Fassung ist dem § 122 des Binnenschiffahrtsgesetzes angepaßt.

Zu § 6.*)

Im Abs. 1 ist die Bestimmung über die ausschließliche Registrierung im Heimatshafen ungeachtet der dagegen vor-

*) Der § 6 hatte in dem dem Reichstag vorgelegten Entwurfe folgenden Wortlaut:

gebrachten Einwendungen sachlich unverändert gelassen. Rücksichten der Ordnung gestatten nicht, die Wahl des Hafens für die Registrierung des Schiffes, wie in Anregung gebracht ist, in allen Fällen freizugeben. Es ist vielmehr wünschenswert, daß eine Beziehung zwischen dem Betriebe der Seefahrt und dem Hafen, in welchem das Schiff registriert wird, grundsätzlich bestehen bleibt.

Der § 6 Abs. 1 weicht von dem bisherigen § 5 nur in der Fassung ab. Während der letztere den Begriff des Heimatshafens dahin bestimmt, daß als solcher derjenige Hafen gilt, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll, verzichtet der Entwurf auf eine selbständige Feststellung dieses Begriffs, nachdem eine solche im § 480 des Handelsgesetzbuches in etwas abweichendem Wortlaut erfolgt ist.*) Das Handelsgesetzbuch bezeichnet als Heimatshafen denjenigen Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird. Inhaltlich war damit kein Unterschied von der im § 5 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 gegebenen Begriffsbestimmung beabsichtigt. Das Handelsgesetzbuch mußte nur von seinem umfassenderen Standpunkte der Thatsache Rechnung tragen, daß der Heimatshafen ein Attribut des Schiffes bildet, welches ihm während der Dauer des Betriebs der Seefahrt verbleibt, wogegen die lediglich an die Registrierung des Schiffes anknüpfende Begriffsbestimmung des Flaggengesetzes allein den Zeitpunkt ins Auge gefaßt hatte, zu welchem die Registrierung erfolgen soll, also der Betrieb der Seefahrt in der Regel noch

---

§ 6.

Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister des Hafens eingetragen werden, von welchem aus, als dem Heimatshafen, die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll.

Soll die Seefahrt nicht von einem inländischen Hafen aus betrieben werden, so steht dem Reeder die Wahl des inländischen Registers frei. Hat der Reeder im Inlande weder seinen Wohnsitz noch seine gewerbliche Niederlassung, so ist er verpflichtet, einen im Bezirke des Registergerichts wohnhaften Vertreter zu bestellen, welcher die nach diesem Gesetze für den Reeder begründeten Rechte und Pflichten gegenüber dem Registergerichte wahrzunehmen hat.

*) Der § 480 des Handelsgesetzbuches lautet: Als Heimatshafen des Schiffes gilt der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.

Die Vorschriften dieses Gesetzbuches, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimatshafen beziehen, können durch die Landesgesetze auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimatshafens ausgedehnt werden.

in der Zukunft liegt. Maßgebend für den Begriff des Heimatshafens wird künftig nur die Vorschrift im § 480 des Handelsgesetzbuchs sein. Demgemäß bestimmt der Entwurf, daß das Schiff in das Schiffsregister des Hafens einzutragen ist, von welchem aus, als dem Heimatshafen (im Sinne des Handelsgesetzbuches), die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll. Hierfür ist es als wesentlich zu betrachten, daß der Betrieb der Seefahrt von dem Hafen aus geleitet wird; es ist nicht unbedingt nötig, daß das Schiff von dem Heimatshafen aus vorzugsweise seine Reisen antritt, es ist sogar denkbar, daß es ihn nur selten oder gar nicht berührt. So kann z. B. für die ständig in den ostasiatischen Küstengewässern verkehrenden, nur ausnahmsweise nach Europa zurückkehrenden Schiffe der Heimatshafen Hamburg, Bremen, Flensburg, Apenrade oder Köln sein, weil die Reedereien an diesen Plätzen ihren Sitz haben und von dort den Betrieb der Schiffe leiten.

Hieraus ergiebt sich, daß, wenn die Seefahrt von einem inländischen Hafen aus betrieben werden soll, die Reederei in diesem Hafen entweder ihren Sitz haben oder doch, etwa durch die Bestellung eines Vertreters, Einrichtungen treffen muß, welche für die Annahme, daß von diesem Hafen aus die Seefahrt betrieben wird, eine thatsächliche Grundlage bieten.

Es kommt jedoch auch vor, daß im Auslande domizilierte deutsche Reeder die Seefahrt, insbesondere zwischen außerdeutschen Küstenplätzen, unter deutscher Flagge betreiben. In diesem Falle soll dem Reeder nach Abs. 2 die Wahl des inländischen Registers freistehen. Das Gleiche muß für solche Fälle gelten, in welchen nach der Art des Seefahrtbetriebs überhaupt kein bestimmter Hafen als Heimatshafen im Sinne des Abs. 1 vorgesehen werden kann, was namentlich eintritt, wenn der Betrieb vom Binnenlande aus geleitet wird. Letzteres wird, außer für einzelne Reedereibetriebe, für die Mehrzahl der binnenländischen Eigentümern gehörigen Lustyachten zutreffen, welche als seegehende Yachten den Vorschriften des Gesetzes unterliegen, die Seefahrt aber nicht von einem bestimmten deutschen Hafen aus betreiben, sondern bald hier, bald dort stationiert sind.

In allen diesen durch die Fassung des Abs. 2 getroffenen Fällen wird es, wenn der Eigentümer des Schiffes seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung im Inlande hat, besonderer Vorkehrungen, um eine ordnungsmäßige Erledigung der Registergeschäfte sicherzustellen, nicht bedürfen. Ist dagegen der Reeder

im Inlande nicht domiziliert, so soll er zur Wahrnehmung der aus dem Gesetz erwachsenden Rechte und Pflichten einen im Bezirke des Registergerichts wohnhaften Vertreter bestellen, der die Rechte und Pflichten des Reeders gegenüber dem Registergerichte wahrzunehmen hat.

Zu § 7.

Das bei Nr. 1 hinzugefügte „Unterscheidungssignal"*) wird schon jetzt auf Grund allgemeiner Verwaltungsvorschrift in das Schiffsregister eingetragen.

Nach Nr. 2 sollen künftig anstatt der Größe und der nach der Größe berechneten Tragfähigkeit „die Ergebnisse der amtlichen Vermessung" in das Schiffsregister eingetragen werden. Hierzu gehören insbesondere der Brutto- und der Netto-Raumgehalt, sowie die Identitätsmaße; das Nähere wird der Bestimmung des Bundesrats vorbehalten bleiben können (§ 25 Nr. 2).

Die Eintragung, welche das bisherige Gesetz unter Nr. 3 für den Fall vorschreibt, daß das Schiff zuvor eine ausländische Flagge geführt hat, erscheint im Hinblick auf die Nummern 6 und 7 des Entwurfes entbehrlich. Da in dem gedachten Falle Zeit und Ort der Erbauung nicht immer bekannt sein werden, wird deren Eintragung allgemein nur insoweit vorgeschrieben, als sie festzustellen sind. Hieraus folgt, daß geeignete Ermittelungen zu diesem Zwecke vorgenommen werden sollen.

Außer den Thatsachen und Rechtsverhältnissen, deren Eintragung dieses Gesetz vorschreibt, sind gemäß § 1260 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs die am Schiffe zu bestellenden Pfandrechte in das Schiffsregister einzutragen. — Nicht vorgeschrieben ist die in mehreren Bundesstaaten auf Grund landesrechtlicher Anordnung erfolgende Eintragung der Ausfertigung eines beglaubigten Auszugs aus dem Schiffs-Zertifikat. Der Entwurf sieht hiervon ab, weil über die Ausfertigung des Schiffs-Zertifikats selbst (§ 10) ein Vermerk in das Schiffsregister nicht eingetragen wird, und weil dem praktischen Bedürfnisse durch einen Vermerk in den Schiffsakten genügt werden dürfte.

Nach Nr. 5 soll bei der Reederei auch der nicht immer zu den Mitreedern zählende Korrespondentreeder eingetragen werden; im übrigen ist die Nummer entsprechend dem jetzigen Stande des Rechtes der Handelsgesellschaften gefaßt.

---

*) Wegen des Begriffs „Unterscheidungssignal" siehe Seite 31.

Zu § 8.

Indem der Entwurf an die Stelle der Worte „glaubhaft nachgewiesen sind" im § 7 des bestehenden Gesetzes die Worte setzt: „glaubhaft gemacht sind", hält er sich in Übereinstimmung mit der Ausdrucksweise der neueren Gesetzgebung, welche dem „Beweise" die „Glaubhaftmachung" gegenüberstellt. Auf diese findet der § 15 Abs. 2 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit Anwendung, wonach behufs Glaubhaftmachung einer thatsächlichen Behauptung ein Beteiligter auch zur Versicherung an Eidesstatt zugelassen werden kann. Der Einschiebung der Worte „und Rechtsverhältnisse" bedarf es im Hinblick auf den Inhalt des § 7.

Da namentlich bei Erbauung neuer Schiffe im Auslande und beim Erwerb ausländischer Schiffe durch Reichsangehörige die amtliche Vermessung (§ 7 Nr. 2) im Inlande häufig erst nach längerer Zeit erfolgen kann, und es unbillig sein würde bis dahin die Registrierung des Schiffes zu versagen, soll, dem bisher üblichen Verfahren entsprechend, in der Zwischenzeit die für die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister erforderliche glaubhafte Angabe der Vermessungsergebnisse auch durch andere geeignete Nachweise, insbesondere durch die Vermessungsurkunde einer ausländischen Behörde erbracht werden können.

Zu § 9.

Es ist vorgekommen, daß der Eigentümer eines Schiffes, welcher dessen Eintragung in ein deutsches Schiffsregister nachsuchte, neben der Reichsangehörigkeit auch eine ausländische Staatsangehörigkeit besaß. Da die sachliche Voraussetzung für das Recht zur Führung der Reichsflagge (§ 2 des bestehenden Gesetzes) erfüllt war, hätte nach fernerer Erfüllung der formellen Vorschriften die Eintragung des Schiffes nicht versagt werden dürfen, wodurch sich, wenn auch im Auslande die Registrierung stattgefunden hatte, die Möglichkeit ergab, daß das Schiff gleichzeitig oder wahlweise die Flaggen verschiedener Staaten führte. Den aus einem solchen Verhältnisse namentlich in Zeiten krigerischer Verwickelungen entspringenden Unzuträglichkeiten muß nach Thunlichkeit vorgebeugt werden. Es würde zu weit gehen, wollte man die grundsätzliche Voraussetzung für das Recht zur Führung der Reichsflagge dahin verschärfen, daß der oder die Eigentümer des Schiffes keine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen dürfen. Eine Analogie hierfür in der fremden Gesetzgebung würde fehlen. Es wird viel-

mehr genügen, demjenigen Verfahren eine gesetzliche Grundlage zu geben, welches solchenfalls bereits Anwendung findet, indem die Registerbehörde von dem Antragsteller den glaubhaften Nachweis verlangt, daß das Schiff nicht in ein ausländisches Register eingetragen sei.

Um den gewollten Zweck zu erreichen, muß natürlich, wenn nachträglich die Eintragung des Schiffes in ein ausländisches Register erfolgt oder wenn sich nachträglich ergiebt, daß eine solche Eintragung stattgefunden hatte, auch die Löschung in dem deutschen Register vorgeschrieben werden (vergl. § 13 Abs. 2).

Zu § 10.

Der Ausdruck „Schiffs-Zertifikat“ *) ist als technische Bezeichnung der Nationalitätsurkunde gewählt, weil die bisherige Bezeichnung „Zertifikat“ namentlich in fremden Gesetzgebungen auch für die Vermessungspapiere gebräuchlich ist. Wegen der Einrichtung der Schiffs-Zertifikate vergl. § 25 Nr. 3.

Zu § 11.

Nach § 10 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 darf das Recht zur Führung der Reichsflagge weder vor der Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister, noch vor der Ausfertigung des Zertifikats ausgeübt werden. Da das Schiffs-Zertifikat erst auf Grund der Eintragung ausgestellt werden kann, ist die Bezugnahme auf die geschehene Eintragung entbehrlich. Die Ausübung des Rechtes wird jedoch, anstatt von der ein Internum des Registergerichts bildenden Ausfertigung des Schiffs-Zertifikats, von dessen Erteilung abhängig zu machen sein. Nicht erforderlich ist, daß es dem jeweiligen Schiffseigentümer ausgehändigt ist; die Ausübung des Flaggenrechts bleibt vielmehr statthaft, wenn z. B. bei einem Eigentumswechsel das vorhandene Schiffs-Zertifikat für Umschreibungszwecke dem Registergerichte zurückgereicht (§ 15) und dem neuen Eigentümer noch nicht wieder zugegangen ist.

Zu den nach § 513 des Handelsgesetzbuchs**) an Bord zu führenden Schiffspapieren gehört auch das Schiffs-Zertifikat. Es

*) Wegen weiterer Erläuterung des Begriffs „Zertifikat“ siehe auch Seite 4.

**) Der § 513 des Handelsgesetzbuches lautet: Der Schiffer hat vor dem Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist und daß die zum Ausweise für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

hat sich jedoch als ein dringendes Bedürfnis erwiesen, daß an Stelle des Zertifikats, welches vielfach zu Umschreibungen im Register vorgelegt werden muß, im Verkehr mit den Hafenbehörden der Beschädigung ausgesetzt ist und über die privatrechtlichen Verhältnisse am Schiffe weitgehenden, zur Kenntnis Unbeteiligter nicht bestimmten Aufschluß giebt, ein beglaubigter Auszug zugelassen wird, welcher sich auf die Wiedergabe des für den regelmäßigen Verkehr Notwendigen beschränkt. Solche Auszüge sind auf Grund einer Verständigung zwischen den Regierungen der Bundesseestaaten bereits im Gebrauche. Die Bestimmung über die Einrichtung des Schiffs-Zertifikats und des Auszugs soll nach § 25 Nr. 3 dem Bundesrat überlassen werden, welcher über die Einrichtung des Zertifikats schon ohne ausdrückliche Vorschrift auf Grund der allgemeinen Bestimmung im Artikel 7 Nr. 2 der Reichsverfassung Anordnungen getroffen hat.

Zu § 12.

Der § 16 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867, welcher nach dem Wortlaute des Einganges nur den Fall des Überganges eines fremden, bereits unter fremder Flagge gefahrenen Schiffes in das Eigentum eines Reichsangehörigen im Auge hat, läßt die Thatsache unberücksichtigt, daß im Auslande vielfach für deutsche Reichsangehörige Schiffe neu gebaut werden, welche von vornherein unter deutscher Flagge fahren und vor ihrer Registrierung im Inlande zunächst im Erbauungshafen ein konsularisches Flaggenzeugnis erhalten. Dieser Thatsache trägt die veränderte Fassung des Entwurfs Rechnung. Es erschien ferner sprachlich zutreffender, das Flaggenzeugnis nur als Ersatz der Urkunde über die erfolgte Eintragung, nicht aber dieser selbst zu bezeichnen.

Mit der Entwickelung des deutschen Schiffsbaues hat sich das Bedürfnis ergeben, auch für Schiffe, die in Deutschland neu erbaut werden, ein Flaggenzeugnis zum Zwecke der Überführung nach dem für den späteren Schiffahrtsbetrieb in Frage kommenden Hafen in gleicher Weise zu erteilen, wie dies schon jetzt beim Neubau deutscher Schiffe im Auslande geschieht. Auch in diesem Falle ist das Schiff genötigt, die Seefahrt anzutreten, bevor das formelle Verfahren der Registrierung im deutschen Hafen hat abgeschlossen werden können, oder bevor es die erforderlichen Papiere aus dem etwaigen ausländischen Überführungshafen beschaffen kann. Besonders im Interesse der im § 26 Abs. 1 erwähnten Neubauten für auswärtige Rechnung empfiehlt

sich solchenfalls die Erteilung einer für die Dauer der Überführung gültigen Urkunde über das deutsche Flaggenrecht. Hierüber trifft Abs. 2 Bestimmung. Auch die Vorschrift des Abs. 3 entspricht dem Bedürfnisse und, soweit es sich um die bisher üblichen Flaggenatteste handelt, dem bereits im Dienstwege vorgeschriebenen Verfahren.

Die Übergangsbestimmung im letzten Satze des § 16 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 hat weggelassen werden können.

Zu § 13.

Nach § 2 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 (Reichs-Gesetz-Blatt S. 184) soll die Änderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes nur aus ganz besonders dringenden Gründen vom Reichskanzler genehmigt werden. Diese Beschränkung hat sich in der Praxis als zu eng erwiesen und ist daher in den Entwurf nicht übernommen. Nicht selten liegt ein berechtigtes Interesse der Reederei an der Namensänderung vor, bei der es zweifelhaft sein kann, ob „ganz besonders dringende Gründe“ dafür sprechen. Dies ist z. B. der Fall, wenn eine Reederei für ihre Schiffe gewisse gleichartige Bezeichnungen, etwa Fluß- oder Ländernamen, wählt und dazu der Name eines fremden Schiffes, das sie erwirbt, nicht paßt, oder wenn der Name eines erworbenen Schiffes auf dessen Zugehörigkeit zu der alten Reederei hindeutet. In derartigen Fällen die Genehmigung zur Namensänderung zu versagen, würde unbillig sein. Es kann nur darauf ankommen, zu verhüten, daß nicht durch willkürliche Anträge unnötige Abänderungen des Inhalts der Schiffsregister herbeigeführt werden.

Die Bestimmung über die Zurücklieferung des Schiffs-Zertifikats im § 11 Abs. 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 wird durch § 15 des Entwurfs gedeckt.

Die neue Vorschrift im Abs. 2 des § 13, daß in Fällen der Löschung eines Schiffes im Register das Schiffs-Zertifikat von dem Registergericht unbrauchbar zu machen ist, entspricht dem Verfahren in ähnlichen Fällen (vergl. § 69 der Grundbuchordnung — Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 754 —). Wegen des weiteren Zusatzes zu diesem Absatze vergleiche die Bemerkungen zum § 9.

Die dem letzten Absatz im § 127 des Binnenschiffahrtsgesetzes entsprechende Vorschrift des Abs. 3 ist namentlich mit Rücksicht auf etwa eingetragene Pfandrechte (Bürgerliches Gesetzbuch §§ 1259 ff.) hinzugefügt. Die Übertragung in das neue Register hat von Amtswegen zu erfolgen.

Zu § 14.

Die Änderungen in der Fassung gegenüber dem § 12 des geltenden Gesetzes sind im wesentlichen durch die Änderungen im § 2 Abs. 2 des Entwurfs bedingt. Die Verpflichtung zur Einreichung des Schiffs-Zertifikats ist hier ausgeschieden und im § 15 behandelt.

Zu § 15.

Die Einreichung des Schiffs-Zertifikats behufs Vermerkes der in das Schiffsregister einzutragenden Veränderungen u. s. w. kann getrennt von der Anzeige dieser Veränderungen erfolgen. Sie ist auch aus praktischen Erwägungen aus dem Kreise derjenigen Verpflichtungen ausgeschieden, deren Nichterfüllung § 15 des geltenden Gesetzes strafgerichtlich ahndet. Es entspricht weder der Schwere der Verfehlung, die unterlassene oder nicht rechtzeitige Einreichung des Schiffs-Zertifikats auch, wenn die Anzeigepflicht erfüllt ist, mit gerichtlicher Bestrafung zu bedrohen, noch empfiehlt sich der umständliche Weg des Anklageverfahrens als das geeignete Mittel, die Vorlage der Urkunde schnell zu erzwingen. Nach beiden Richtungen ist das auch im § 128 des Binnenschiffahrtsgesetzes vorgesehene Ordnungsstrafverfahren vorzuziehen, auf welches die Vorschriften des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit (§§ 132 bis 139) Anwendung finden sollen. Auch das Höchstmaß der Ordnungsstrafe ist im § 33 dieses Gesetzes festgesetzt.

Den nach § 14 zur Einreichung verpflichteten Personen ist aus Zweckmäßigkeitsrücksichten der mit dem Schiffe im Heimatshafen befindliche Schiffer hinzugefügt.

Falls ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffs-Zertifikat erteilt ist und dessen Inhalt durch die in das Register einzutragenden Änderungen u. s. w. berührt wird, ist auch dieser zurückzuliefern. Gegenwärtig wird der Auszug in solchem Falle nicht berichtigt, sondern auf Antrag neu ausgestellt. Die näheren Anordnungen hierüber können dem Bundesrat überlassen bleiben (vergl. § 25 Nr. 3). Bei der Einforderung des Auszugs wird das Registergericht zu erwägen haben, daß derselbe wesentlich mit zu dem Zwecke erteilt wird, um während der Zeit, wo das Schiffs-Zertifikat zu Umschreibungszwecken dem Registergerichte vorliegt, als Schiffsurkunde in der Hand des Schiffers zu sein. Es wird sich deshalb empfehlen, nicht beide Urkunden gleichzeitig dem Schiffe zu entziehen, sondern den Auszug erst nach Wiederaushändigung des Schiffs-Zertifikats einzufordern.

Auch bei diesem Verfahren können, wenn das Schiff sich im Auslande befindet, immer noch Unzuträglichkeiten dadurch entstehen, daß der Schiffer das dem Registergerichte zur Berichtigung eingesandte Schiffs-Zertifikat erst nach längerer Zeit zurückerhält. Es hat sich deshalb bei einzelnen Registerbehörden, dem Bedürfnis entsprechend, die Praxis herausgebildet, daß auf Antrag zunächst mit Berücksichtigung der eingetretenen Änderungen ein neues Schiffs-Zertifikat ausgestellt, dieses durch Vermittelung des Konsuls oder einer anderen geeigneten deutschen Behörde dem Schiffer ausgehändigt und das alte Zertifikat erst beim Empfange des neuen zurückgegeben wird. Auf diese Weise bleibt der Schiffer, auch wenn ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffsregister nicht erteilt ist, im ununterbrochenen Besitz einer zutreffenden Nationalitätsurkunde. Dieser Praxis soll durch die Vorschrift des letzten Absatzes eine gesetzliche Grundlage gegeben werden. Aus dem Zwecke der Zulassung des Antrages auf Erteilung eines neuen Schiffs-Zertifikats folgt, daß, solange ein solcher Antrag noch nicht erledigt ist, die Einreichung des alten Zertifikats nicht gefordert und durch Ordnungsstrafen gemäß Abs. 2 nicht erzwungen werden kann.

Zu §§ 16 und 17.

Hier sind die Vorschriften der §§ 1 und 3 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 184) wiedergegeben.

Zu § 18 bis 20.

Die Strafvorschriften der §§ 13 bis 15 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 sind in der Ausdrucksweise den neueren strafgesetzlichen Vorschriften angepaßt. Bei den 300 ℳ nicht übersteigenden Strafandrohungen ist der Geldstrafe statt „Gefängnis" „Haft" substituiert. An Stelle des „Führers des Schiffes" ist durchweg der „Schiffer" gesetzt (§ 511 des Handelsgesetzbuchs).*)

Im § 18 ist, um hervorgetretenen Zweifeln vorzubeugen, ausdrücklich ausgesprochen, daß die Einziehung des Schiffes statthaft ist, auch wenn es dem Verurteilten nicht gehört. Der Entwurf schließt sich in dieser Beziehung sowie hinsichtlich der Zulassung des objektiven Verfahrens nach § 42 des Strafgesetzbuchs dem § 3 des Gesetzes, betreffend die Küstenfrachtfahrt, vom 22. Mai 1881 (Reichs-Gesetzbl. S. 97) an.

*) Der § 511 des Handelsgesetzbuches sagt: „der Führer des Schiffes (Schiffskapitän, Schiffer)." Die großen Dampfschiffahrtgesellschaften in den deutschen Nordseehäfen nennen die Führer ihrer großen Schiffe zum Teil „Kommandanten".

Die allgemeinere Fassung des § 19 bezweckt, auch den Fall zu treffen, daß das zum Ersatze des Schiffs-Zertifikats dienende Flaggenzeugnis zur Zeit der Führung der Reichsflagge seine Gültigkeit bereits verloren hatte, während die materielle Voraussetzung für das Flaggenrecht fortbestand.

Die Verpflichtung, deren Nichterfüllung im § 20 Abs. 1 unter Strafe gestellt ist, bezieht sich auf die Anzeige und die Glaubhaftmachung der im § 14 bezeichneten Thatsachen und Rechtsverhältnisse. Ausgeschieden ist gegenüber § 15 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 die Verpflichtung zur Einreichung des Schiffs-Zertifikats, welche nach § 15 Abs. 3 des Entwurfs durch Ordnungsstrafen erzwungen werden soll. Die Fassung der Absätze 2 und 3 des § 20 stellt klar, daß bei andauernder Nichterfüllung der Anzeigepflicht die Bestrafung nicht — wie nach dem Wortlaute der bisherigen Vorschrift angenommen werden konnte — nur einmal, sondern so oft als nötig wiederholt werden kann.

Zu § 21.

Hier ist neben einer bisher fehlenden Strafvorschrift für den Fall des Nichtmitführens der Flaggenurkunde die Strafbestimmung im § 4 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 wiedergegeben.

Zu § 22.

Der § 22 gewährt eine gesetzliche Grundlage für Vorschriften über die Verpflichtung aller Kauffahrteischiffe, die Flagge vor Kriegsschiffen und Küstenbefestigungen sowie bei dem Einlaufen in deutsche Häfen zu zeigen, was sich im seepolizeilichen Interesse schon lange als wünschenswert erwiesen hat. Bisher war es nur möglich, diesem Bedürfnisse in beschränktem Umfange durch Anordnungen der Regierungen der Bundesseestaaten gerecht zu werden.*)

Zu § 23.

Die §§ 14 und 15 des Gesetzes vom 15. Oktober 1867, welche die Führung der Reichsflagge vor der Registrierung des Schiffes und der Erteilung des Schiffs-Zertifikats sowie die Nichterfüllung der Pflicht zur Anzeige von Änderungen der in das Register eingetragenen Thatsachen unter Strafe stellen, enthalten die Bestimmung, daß die verantwortlichen Personen stets der Strafe verfallen, wenn sie nicht nachweisen, daß die in Frage

*) Diese Neuerung ist in der That sehr wesentlich für die Erhaltung des Ansehens der deutschen Kriegsflagge und ihrer Vertreter.

stehende Handlung oder Unterlassung ohne ihr Verschulden erfolgt ist. Dagegen fehlt eine solche Bestimmung in dem bisherigen § 13, welcher den Fall der Führung der Reichsflagge durch ein Schiff betrifft, das überhaupt kein Recht hierzu besitzt. Ein genügender Grund für diese Abweichung ist nicht vorhanden. Der § 23 verallgemeinert demgemäß die fragliche Bestimmung, indem er sie auf alle in den §§ 18 bis 22 bezeichneten Vergehen und Übertretungen ausdehnt. Die Fassung schließt sich dem § 315 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs an.

Zu § 24.

Da der Thatort der in den §§ 18, 19, 21 bezeichneten strafbaren Handlungen in vielen Fällen im Ausland oder auf der hohen See zu suchen sein wird, und die allgemeinen Grundsätze des § 4 des Strafgesetzbuchs keine oder doch keine ausreichende Handhabe zur Strafverfolgung in diesen Fällen bieten, empfiehlt es sich, ähnlich wie im § 100 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 (Reichs-Gesetzbl. S. 409)*), die Strafverfolgung bei Begehung im Ausland oder auf hoher See ausdrücklich zuzulassen.

Auch die im § 22 vorgesehenen Bestimmungen können im Ausland oder auf hoher See namentlich insoweit zur Anwendung kommen, als es sich um das Zeigen der Flagge vor Kriegsschiffen handelt. Daß deutsche Kauffahrteischiffe auch dann bei Strafe verpflichtet werden, den deutschen Kriegsschiffen die üblichen Ehrenbezeigungen zu erweisen, erfordert das Ansehen der deutschen Kriegsmarine. Gegenüber ausländischen Schiffen muß im Falle einer Verletzung deutscher Etikettevorschriften, auch wenn diese dem allgemeinen Seegebrauch entsprechen, von einer Strafverfolgung aus Rücksichten internationaler Natur abgesehen werden, wenn die Verletzung außerhalb des Hoheitsgebiets des Reichs erfolgt. Deshalb sollen die im Ausland oder auf hoher See begangenen Zuwiderhandlungen gegen die im § 22 vorgesehenen Bestimmungen nur strafbar sein, sofern die Zuwiderhandlung auf einem deutschen Kauffahrteischiffe erfolgt.

Zu § 25.

Von den dem Bundesrate zufallenden Aufgaben bei Ausführung des vorliegenden Gesetzes, die ihm zum Teil bereits in

---

*) Siehe die Anmerkung auf Seite 59.

den bisherigen Gesetzen zugewiesen waren, sind die wichtigsten hier aufgezählt. Zu Nr. 1 ist insbesondere § 1 der Vorschriften vom 13. November 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 367) zu vergleichen. Auch im übrigen wird der Bundesrat nach Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung berufen sein, die erforderlichen Ausführungsvorschriften zu erlassen, soweit nicht anderen Stellen, insbesondere den Landesverwaltungen ausdrücklich bestimmte Zuständigkeiten überwiesen sind (§ 4 Abs. 2), oder die bisherigen landesrechtlichen Vorschriften Bestand behalten oder ergänzt werden (vergl. insbesondere die Schlußbemerkung der Begründung über § 19 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867).*)

Zu § 26.

Abs. 1 giebt die Vorschriften des Gesetzes vom 15. April 1885 (Reichs-Gesetzbl. S. 89) wieder.

Die Vorschrift im Abs. 2 hat ihre Veranlassung in den Verhältnissen der auf der unteren Donau und der auf chinesischen Flüssen verkehrenden deutschen Binnenschiffe, hinsichtlich deren es für die Begründung des Rechtes zur Führung der Reichsflagge an gesetzlichen Vorschriften fehlt. Diese, sowie sonstige, ausschließlich in ausländischen Stromrevieren verkehrende und daher keine „Seefahrt“ betreibende Fahrzeuge haben bisher die Reichsflagge lediglich auf Grund konsularischer, im Verwaltungswege erteilter Bescheinigungen geführt. Da die Regelung der Flaggenverhältnisse dieser Fahrzeuge nicht eigentlich in den Rahmen eines Gesetzes gehört, welches für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Kauffahrteischiffe Anordnungen trifft, und da auch Umfang und Richtung des Bedürfnisses der Veränderung unterliegen können, so wird es genügen, für nähere Regelung im Verordnungswege die gesetzliche Grundlage zu schaffen. Nur ist im Gesetze die Registerführung durch die Konsulate vorzuschreiben, da die Bestimmung wegen der Registerführung durch die Amtsgerichte auf die in Betracht kommenden Schiffe nicht allgemein übertragbar ist.

Deutsche Schiffe, welche die Flußschiffahrt vom Inland aus nach ausländischen Revieren betreiben, wie dies vom Rhein aus geschieht, haben nicht die Reichs-, sondern die Landesflagge zu führen.

---

*) Die Bekanntmachung des Bundesrats ist inzwischen am 10. November 1899 erfolgt; sie findet sich auf Seite 78 u. s. f.

Zu § 27.

Vergl. die Erläuterung zu § 4.

Zu § 29.

Nach § 74 Nr. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 371) sind für Zuwiderhandlungen gegen das Gesetz vom 25. Oktober 1867 als erkennende Gerichte die Strafkammern ausschließlich zuständig. Diese Vorschrift wurde auf den Antrag der Reichstags-Kommission (Stenogr. Bericht 1876 Anlagen Bd. III S, 49, 332) in das Gerichtsverfassungsgesetz aufgenommen und damit begründet, daß nach der Natur der Strafthat die Aburteilung durch die Schöffengerichte nicht geeignet erscheine. Kann es schon zweifelhaft sein, ob diese Begründung auf die in den §§ 14, 15 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 mit leichterer Strafe bedrohten Vergehen zutrifft, welche die Nichterledigung formeller Akte (der Eintragung des Schiffes, der Ausfertigung des Schiffs-Zertifikats, der Anzeige von Veränderungen u. s. w.) zum Gegenstande haben, während das im § 13 a. a. O. genannte schwerere Vergehen der unrechtmäßigen Flaggenführung schon nach allgemeiner Vorschrift zur Zuständigkeit der Strafkammern gehört, so unterliegt deren ausschließliche Zuständigkeit erhöhten Bedenken, nachdem im § 19 und im § 20 Abs. 1 des Entwurfs neben der Geldstrafe nicht mehr Gefängnis, sondern nur noch Haft zugelassen ist, und nachdem in den §§ 21, 22 neue, nur den Charakter von Übertretungen tragende Strafthaten hinzugekommen sind. Die Aufhebung der Vorschrift im § 74 Nr. 2 des Gerichtsverfassungsgesetzes wird um so unbedenklicher sein, als, wie bemerkt, für das schwerere Vergehen gegen § 18 des Entwurfs die Zuständigkeit der Strafkammern ohnehin begründet ist und daneben nur die Befugnis zur Überweisung an die Schöffengerichte gemäß der allgemeinen Vorschrift des § 75 Nr. 14 des Gerichtsverfassungsgesetzes in Betracht kommt.

Die Übergangsbestimmungen in den §§ 18 und 19 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867*) können, wie die angestellten Er-

---

*) Die §§ 18 und 19 dieses in der Begründung so oft erwähnten mit dem 1. Januar 1900 außer Kraft tretenden Gesetzes lauten:

§ 18. Die in Gemäßheit des § 2 zur Führung der Bundesflagge berechtigten Schiffe, welche infolge der Vorschrift Artikel 432 ff des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs in das Schiffsregister eines Bundesstaats bereits eingetragen und mit Zertifikaten behufs Führung der Landes-

mitteilungen ergeben haben, noch nicht in allen Bundesseestaaten außer Kraft treten. Sie sollen daher nicht aufgehoben werden, sondern, da sie mit den Vorschriften des vorliegenden Gesetzentwurfs nicht im Widerspruche stehen, stillschweigend in Kraft bleiben. Von der Aufnahme in den Entwurf ist bei ihrem vorübergehenden Charakter abgesehen worden.

Bekanntmachung,

betreffend

Ausführungsbestimmungen zum § 25 des Flaggen-Gesetzes vom 22. Juni 1899.

Vom 10. November 1899.

Auf Grund des § 25 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (Reichs-Gesetz-Blatt S. 319) hat der Bundesrat die folgenden Bestimmungen erlassen:

§ 1.

Seefahrt. Als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt anzusehen:

1) bei Memel
außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs,
2) bei Pillau
außerhalb des Pillauer Tiefs,
3) bei Neufahrwasser
außerhalb der Mündung der Weichsel,
4) in der Putziger Wiek
außerhalb Rewa und Heisterneſt,
5) bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
außerhalb der Mündung der Dievenow und Swine sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,

---

flagge versehen sind, brauchen zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, von neuem in das Schiffsregister nicht eingetragen und mit neuen Zertifikaten nicht versehen zu werden.

§ 19. Die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der bisherigen Schiffsregister finden auch auf die nach diesem Gesetze zu führenden Schiffsregister Anwendung, soweit sie mit den Vorschriften desselben sich vertragen, und unbeschadet ihrer späteren Änderung auf landesgesetzlichem Wege.

6) bei Rügen
östlich:
außerhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft,
westlich:
außerhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe sowie außerhalb des Bock bei Barhöft,

7) bei Wismar
außerhalb Jackelsbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps, sowie außerhalb Tarnewitz,

8) auf der Kieler Föhrde
außerhalb Stein bei Labö und Bülk,

9) auf der Eckern Föhrde
außerhalb Nienhof und Bocknis,

10) bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
außerhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtturm sowie außerhalb Tundtoft-Nakke und Kundshoved,

11) bei Hadersleben
außerhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage,

12) bei Husum
außerhalb Nordstrand,

13) auf der Eider
außerhalb Vollerwiek und Hundeknoll,

14) auf der Elbe
außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugelbake bei Döse,

15) auf der Weser
außerhalb Cappel und Langwarden,

16) auf der Jade
außerhalb Langwarden und Schillingshörn,

17) auf der Ems
außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

Für die Schutzgebiete bleibt die Bestimmung der Grenzen der Seefahrt dem Reichskanzler oder den von ihm hierzu erermächtigten Beamten überlassen.

§ 2.

Ergebnisse der amtlichen Vermessung.

Als Ergebnisse der amtlichen Vermessung sind in das Schiffsregister einzutragen:

1) die nach § 25 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895*) aufgenommenen Hauptmaße;

2) der Raumgehalt des Schiffes, und zwar der Bruttoraumgehalt und der Nettoraumgehalt, jeder in Kubikmetern und Registertons nach folgendem Muster:

Die Vermessung ist auf Grund der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (Reichs-Gesetzbl. 1895 S. 161) nach dem

....

Verfahren erfolgt, und es beträgt:	Kubikmeter.	Registertons.
a. der Bruttoraumgehalt des Schiffes		
b. der Nettoraumgehalt des Schiffes		

zu b. in Worten: .... Kubikmeter,
gleich .... Registertons.

Hat die Vermessung im Inlande noch nicht stattfinden können, so ist dies im Schiffsregister zu vermerken. Es sind alsdann diejenigen Angaben über Raumgehalt oder Ladungsfähigkeit einzutragen, welche sich aus den anderweitig, insbesondere durch eine ausländische Vermessungsurkunde, glaubhaft geführten Nachweisen ergeben. Die Art des Nachweises ist im Register zu vermerken. Eine Umrechnung in Kubikmeter und Registertons findet, wenn die Nachweise sich auf andere Maße beziehen, nicht statt (vergl. den Vermerk im § 3 Abs. 3).

Wird das Schiff demnächst einer amtlichen Vermessung im Inland unterzogen, so ist deren Ergebnis gemäß Abs. 1 einzutragen.

---

*) Die Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895, die Instruktion zur Schiffsvermessung vom 26. März 1895, die Vorschriften, betr. die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suez-Kanal vom 30. März 1895, herausgegeben im Reichsamt des Innern, mit 10 Tafeln und einem Hefte Anlagen, Berlin 1895, Verlag von Julius Springer, Preis 7,20 M., bilden ein 87 Seiten starkes Buch in Großoktavformat, dessen Beschaffung für alle bei der Schiffsvermessung Beteiligten oder dafür Interessierten notwendig ist.

§ 3.

Die Einrichtung des Schiffs-Zertifikats erfolgt nach dem beiliegenden Muster. Die Ausfertigung ist mit der Unterschrift und dem Siegel der ausstellenden Behörde zu versehen. Schiffs-Zertifikat. Anlage A.

Die Eintragung der Vermessungsergebnisse in das Schiffs-Zertifikat erfolgt gemäß § 2 mit folgenden Maßgaben:

Ist das Schiff noch nicht im Inlande vermessen, so ist an Stelle der nach § 2 vorgeschriebenen Eintragung neben dem für diese bestimmten Platze das Folgende zu vermerken:

Das Schiff ist im Inlande noch nicht vermessen.

Der/Die .... (gegebenenfalls durch die Bezeichnung der ausländischen Vermessungsurkunde auszufüllen) glaubhaft gemachte Raumgehalt/Ladungsfähigkeit beträgt ....

(einzutragen die nachgewiesenen Angaben, soweit möglich nach Brutto- und Nettoraumgehalt; das fremdländische Maß ist genau zu bezeichnen).

Wird ein Schiff im Inlande neu vermessen, so sind die Ergebnisse dieser Vermessung gemäß Abs. 2 unter der Rubrik „Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen" einzutragen. An der im Abs. 3 bezeichneten Stelle ist in diesem Falle zu vermerken: Das Schiff ist neu vermessen. (Vergl. S. . . . dieses Zertifikats.)

§ 4.

Ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffs-Zertifikate wird auf Antrag des Reeders oder des Schiffers von der Registerbehörde, welche das Schiffs-Zertifikat ausgestellt hat, erteilt. In den Auszug sind die Eintragungen bei den ersten 6 Nummern des Schiffs-Zertifikats und die Bezeugung des Flaggenrechts aufzunehmen; er wird nach dem beiliegenden Muster unter Unterschrift und Siegel der Behörde ausgefertigt. Die Eintragungen erfolgen nach dem jeweilig geltenden Inhalte des Schiffs-Zertifikats. Veränderungen, welche nach der Ausfertigung eintreten, dürfen in den Auszug nicht eingetragen werden. Der nach § 15 Abs. 1 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 in solchem Falle der Registerbehörde einzureichende Auszug ist zurückzubehalten und zu vernichten. Auf Antrag des Reeders oder des Schiffers ist ein neuer, den veränderten Eintragungen im Schiffs-Zertifikat entsprechender Auszug zu erteilen. Auszug aus dem Schiffs-Zertifikate. Anlage B.

§ 5.

Flaggenzeugnisse. Die Flaggenzeugnisse werden nach den beiliegenden Mustern Anlage C (§ 12 Abs. 1 des Gesetzes vom 22. Juni 1899) und Anlage D (§ 12 Abs. 2 a. a. O.) unter Unterschrift und Siegel der Behörde ausgefertigt.

Anlage C. Anlage D.

§ 6.

Namen. Die nach § 17 des Gesetzes vom 22. Juni 1899 vom Schiffe zu führenden Namen sind in lateinischer Druckschrift von solcher Größe deutlich erkennbar, daß

1) die Höhe der kleinsten Buchstaben mindestens 10 Zentimeter,

2) die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens 1/5 der Höhe der Buchstaben beträgt.

Der Antrag auf Änderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes ist an die Registerbehörde zu richten, welche den Antrag mit begutachtendem Berichte dem Reichskanzler (Reichsamt des Innern) vorlegt.

Berlin, den 10. November 1899.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.
Graf v. Posadowsky.

Anlage A.

Deutsches Reich.

Schiffs-Zertifikat.

Es wird hierdurch bezeugt, daß in das von der unterzeichneten Behörde kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff ....

unter Nr. .... auf Grund glaubhafter Nachweisungen am .... 1............ eingetragen ist, wie folgt:

1) Name des Schiffes: ....

2) Gattung: ....

3) Unterscheidungs-Signal: ....

4) Ergebnisse der amtlichen Vermessung: Die nach § 25 Nr. .... der Schiffsvermessungsordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = ... Meter; Breite = ... Meter; Tiefe = ... Meter; größte Länge des Maschinenraums = ... Meter.

Die Vermessung ist auf Grund der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (Reichs-Gesetzbl. 1895 S. 161) nach dem .... Verfahren erfolgt und es beträgt:

	Kubikmeter.	Registertons.
a. der Bruttoraumgehalt des Schiffes		
b. der Nettoraumgehalt des Schiffes		

zu b. in Worten: .... Kubikmeter,
gleich .... Registertons.

5) Zeit und Ort der Erbauung: ....
6) Heimatshafen: ....
7) Eigentumverhältnisse.

Fortlaufende Nummer.	Namen, nähere Bezeichnung und Nationalität der Reeder.	Schiffsparten.	Erwerbsgrund.

Ueber vorstehende Eintragung wird dieses Zertifikat erteilt. Zugleich wird bezeugt, daß dem Schiffe .... nach dem Gesetze vom 22. Juni 1899 (Reichs-Gesetzbl. S. 319) das Recht, die Reichsflagge zu führen, nebst allen Rechten, Eigenschaften und Privilegien eines deutschen Schiffes zusteht.

...................................., den .... 1........

....

....

Zu Nummer.	Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen.

Pfandrechte.

Laufende Nummer.	Betrag.	Eintragungen.	Veränderungen.	Löschungen.

Anlage B.

Amtlich beglaubigter Auszug aus dem Schiffs-Zertifikate

des

deutschen .... Schiffes

....

von

....

Es wird hierdurch bezeugt, daß in das von der unterzeichneten Behörde kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff ....

unter Nr. .... auf Grund glaubhafter Nachweisungen am .... 1................ eingetragen ist, wie folgt:

1) Name des Schiffes: ....

2) Gattung: ....

3) Unterscheidungs-Signal: ....

4) Ergebnisse der amtlichen Vermessung: Die nach § 25 Nr. .... der Schiffsvermessungsordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = ... Meter; Breite = ... Meter; Tiefe = ... Meter; größte Länge des Maschinenraums = ... Meter.

Die Vermessung ist auf Grund der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (Reichs-Gesetzbl. 1895 S. 161) nach dem .... Verfahren erfolgt und es beträgt:

	Kubikmeter.	Registertons.
a. der Bruttoraumgehalt des Schiffes		
b. der Nettoraumgehalt des Schiffes		

zu b. in Worten: .... Kubikmeter,
gleich .... Registertons.

5) Zeit und Ort der Erbauung: ....

6) Heimatshafen: ....

Zugleich wird bezeugt, daß dem Schiffe .... nach dem Gesetze vom 22. Juni 1899 (Reichs-Gesetzbl. S. 319) das Recht, die Reichsflagge zu führen, nebst allen Rechten, Eigenschaften und Privilegien eines deutschen Schiffes zusteht.

Beglaubigt ...., den .... 1............ .

....

....

Anlage C.

Flaggenzeugnis.

Der unterzeichnete ....Konsul des Deutschen Reichs zu .... bezeugt hierdurch, daß das im Jahre .... in .... aus .... erbaute, bisher unter .... Flagge gestandene .... Schiff „.." von ....

....

während der Anwesenheit im Konsulatsbezirke mittelst Vertrags vom .... in das ausschließliche Eigentum de .... zu ....

gelangt ist, welche..... nachgewiesen hat, die Staatsangehörigkeit in*) / de en Sitz sich in**) ....

.... zu besitzen. / befindet.

Hiernach hat das vorgenannte Schiff, dessen Heimatshafen .... angegeben ist, auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni 1899 (Reichs-Gesetzbl. S. 319) das Recht zur Führung der deutschen Reichsflagge erlangt.

---

*) Name des Bundesstaats.

**) Name des Ortes und gegebenenfalls auch des Bundesstaats oder Schutzgebiets.

Hierüber wird das gegenwärtige Zeugnis erteilt, welches für die Dauer eines Jahres von heute ab, darüber hinaus aber nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit hat.

……………………, den …………………… 1……

Der ……… Konsul des Deutschen Reichs.

(Siegel.) (Unterschrift.)

Anlage D.

Flaggenzeugnis.

Es wird hierdurch bezeugt, daß das im Jahre ……………… in …………………… aus …………………… neu erbaute …………………… Schiff „……………………“ von ……………… ………………………………………………

im ausschließlichen Eigentume de …………………………… ……………………………… zu ……………………

steht, welche … nachgewiesen hat, die Staatsangehörigkeit in*) ……………… zu besitzen.

de … en Sitz sich in**) …………………… ……………… befindet.

Hiernach besitzt das vorgenannte Schiff, als dessen Heimatshafen …………………… angegeben ist, auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni 1899 (Reichs-Gesetzbl. S. 319) das Recht zur Führung der deutschen Reichsflagge.

Hierüber wird das gegenwärtige Zeugnis erteilt, welches nur für die Dauer der Überführung nach …………………… Gültigkeit hat.

……………………, den …………………… 1……

(Siegel, Firma und Unterschrift des Registergerichts.)

---

*) Name des Bundesstaats.

**) Name des Ortes und gegebenenfalls auch des Bundesstaats oder Schutzgebiets.

Verordnung,
betreffend
das Heißen der Flagge von Handelsschiffen beim Passieren von Kriegsschiffen, Festungen u. s. w.

Der unterzeichnete Bundeskanzler beehrt sich, der pp. Regierung die nachstehenden, auf das Verhältnis der Kriegs-Marine zur Handels-Marine des Bundes bezüglichen Bestimmungen, ganz ergebenst mitzuteilen:

1) Die Kauffahrteischiffe der Bundesstaaten haben die Bundesflagge zu heißen, sobald sie ein Schiff oder Fahrzeug der Bundes-Kriegs-Marine, eine Festung oder ein Küstenfort passieren, welche ihre Nationalflagge gesetzt haben. Dasselbe gilt nach Seegebrauch bei der Begegnung mit Kriegsschiffen befreundeter Mächte auf See.

2) Die Kommandanten der Bundes-Kriegsschiffe haben auf See die Befolgung der über die Führung der Bundesflagge bestehenden Vorschriften durch die Kauffahrteischiffe zu überwachen. Sie sind daher berechtigt, den Kauffahrteischiffen solche als Bundes-(National-)Flagge geführte Flaggen, welche den bestehenden Vorschriften nicht entsprechen, und solche von denselben geführte Wimpel, welche dem Wimpel der Bundes-Kriegs-Marine ähnlich sind, wegzunehmen, auch die unbefugte Führung der Bundesflagge zu verhindern.

Der pp. Regierung stellt der Unterzeichnete ganz ergebenst anheim, die vorstehenden Bestimmungen vor dem Eintreten des, im § 20 des Gesetzes vom 25. Oktober d. J. (Bundes-Gesetzblatt Seite 35) bezeichneten Termins auf dem geeignet scheinenden Wege zur Kenntnis der Beteiligten bringen zu wollen.

Berlin, den 27. Dezember 1867.

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.

Im Auftrage:

(gez.) Delbrück.

An

1) das Königl. Staats-Ministerium zu Berlin.
2) „ pp. Ministerium „ Schwerin.
3) „ „ „ „ Oldenburg.
4) den pp. Senat „ Lübeck.
5) „ „ „ „ Hamburg.
5) „ „ „ „ Bremen.

Indem wir die vorstehende Verordnung zur Kenntnis unserer Leser bringen, bemerken wir das Folgende:

Nach § 22 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899*) sollen die Bestimmungen vom 27. Dezember 1867 durch eine Allerhöchste Kabinetsordre ersetzt werden. Diese Allerhöchste Ordre steht noch aus. Sie wird vor April 1900 nicht erscheinen.

Verordnung,

betreffend

die Registrierung für Kauffahrteischiffe.

Vom 25. Oktober 1867.**)

(Bundes-Gesetzblatt 1867, Seite 39.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen, auf Grund des Artikels 55 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, im Namen des Bundes, was folgt:

Die Bundesflagge, welche von den Kauffahrteischiffen der Bundesstaaten fortan als Nationalflagge ausschließlich zu führen ist (§ 1 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom heutigen Tage)***), bildet ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiß und der untere rot ist. Das Verhältnis der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Bundesflagge wird von den Schiffen am Heck oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want — geführt.

Ein besonderes Abzeichen in der Bundesflagge oder einen Wimpel zu führen, ähnlich demjenigen der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes, ist den Kauffahrteischiffen nicht gestattet.

---

*) Siehe Seite 55.

**) Nach § 29 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 (siehe Seite 56) tritt dieses Gesetz an Stelle des oben erwähnten vom 25. Oktober 1867.

***) Siehe auch die „Verordnung über die Führung der Reichsflagge" vom 8. November 1892, Seite 38.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundesinsiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 25. Oktober 1867.

(L. S.) Wilhelm.

Graf v. Bismarck-Schönhausen.

Abzeichen auf der Handelsflagge
für die
als Offiziere des Beurlaubtenstandes u. s. w. der Marine angehörigen Schiffsführer.

(Marine-Verordnungs-Blatt für 1896, Seite 183.)

Ich will den Führern der deutschen Seehandelsschiffe, solange sie Offiziere des Beurlaubtenstandes Meiner Marine sind oder wenn dieselben früher als Seeoffiziere Meiner Marine angehört haben und mit der Erlaubnis zum Tragen der Uniform verabschiedet worden sind, als Zeichen Meines besonderen Kaiserlichen Wohlwollens die Berechtigung verleihen, das Eiserne Kreuz auf der deutschen Handelsflagge nach dem Mir vorgelegten Muster zu führen. Die weiteren Ausführungsbestimmungen haben Sie zu erlassen.

An Bord Meiner Yacht „Hohenzollern“.

Wilhelmshaven, den 1. Juli 1896.

Wilhelm.

v. Boetticher.

An den Reichskanzler.

Mit Bezug auf den Allerhöchsten Erlaß über die Führung des Eisernen Kreuzes auf der deutschen Handelsflagge vom 1. Juli dieses Jahres (Reichs-Gesetzblatt Seite 181) wird das von Seiner Majestät dem Kaiser genehmigte Muster der mit jenem Abzeichen versehenen Handelsflagge in der Anlage bekannt gegeben.

Es beträgt:

a. der Durchmesser des Eisernen Kreuzes $^5/_9$ der Höhe der Flagge;

b. die Höhe der in den schwarzen und in den roten Streifen der Flagge übergreifenden Teile des Eisernen Kreuzes $^1/_5$ des Durchmessers des letzteren;

c. die Breite des weißen Randes des Eisernen Kreuzes 1/30 des Durchmessers des letzteren.*)

Das Abzeichen darf in der Gösch nicht geführt werden.

Berlin, den 16. August 1896.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

v. Boetticher.

Verordnung
zur
Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See.
Vom 9. Mai 1897.

(Auszug.)

IX. Notsignale.

Artikel 31. Fahrzeuge, welche in Not sind und Hilfe von anderen Fahrzeugen oder vom Lande verlangen, müssen folgende Signale — zusammen oder einzeln — geben.

Bei Tage:

1) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden;
2) das Signal NC des „Internationalen Signalbuchs";
3) das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball, oder etwas, was einem Balle ähnlich sieht, aufgeheißt ist;
4) Raketen oder Leuchtkugeln, wie solche weiterhin als Nachtsignale angegeben sind;
5) anhaltendes Ertönenlassen irgend eines Nebelsignalapparats.

Bei Nacht:

1) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden;
2) Flammensignale auf dem Fahrzeuge, zum Beispiel brennende Teer-, Öltonnen oder dergleichen;
3) Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe; dieselben sollen einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert werden;
4) anhaltendes Ertönenlassen irgend eines Nebelsignalapparats.

*) Zur Klarstellung bemerken wir ausdrücklich, daß das Eiserne Kreuz nicht etwa in oder nahe der Mitte der Flagge liegt. Es lehnt sich vielmehr direkt an die Innenseite (Liekseite oder Stockseite) der Flagge.

Artikel 32. Vorbehaltlich des Rechtes der Kriegsfahrzeuge, Sternsignale oder Raketen zu anderweitigen Signalzwecken zu benutzen, dürften Notsignale nur dann angewendet werden, wenn die Fahrzeuge in Not oder Gefahr sind.*)

X. Verpflichtung der Schiffseigentümer und Schiffsführer.

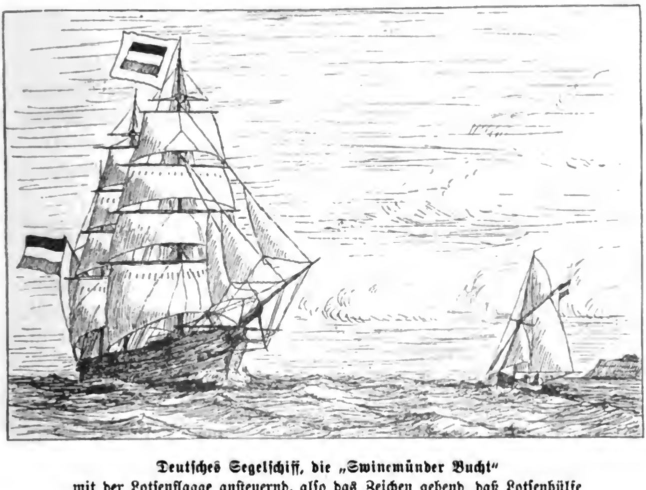
Artikel 33. Der Eigentümer und der Führer eines Fahrzeugs haften dafür, daß die zur Ausführung der vorstehenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustand auf dem Fahrzeuge vorhanden sind.

u. s. w.

Gegeben Urville, den 9. Mai 1897.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe.



Deutsches Segelschiff, die „Swinemünder Bucht" mit der Lotsenflagge ansteuernd, also das Zeichen gebend, daß Lotsenhülfe verlangt wird.

*) Darunter wird nicht zu verstehen sein, daß nur die oben angeführten Signale als Notsignale benutzt werden dürfen. Ist z. B. das Internationale Signalbuch mit zugehörenden Flaggen nicht an Bord und ist auch ein Ball oder ähnlicher Körper nicht vorhanden, wie es auf kleinen Fahrzeugen trotz entgegenstehender Vorschriften vorkommen kann, so wird man „Flagge im Schau" setzen und von Seeleuten auch verstanden werden.

Lotsensignalordnung
für
Schiffe auf See und auf den Küstengewässern.
Vom 14. August 1876.
(Reichs-Gesetzblatt 1876, Seite 187.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuchs (Reichs-Gesetzblatt 1876 S. 40) in betreff der Not- und Lotsensignale für Schifie auf See und auf den Küstengewässern, was folgt:

§ 4.*)

Lotsensignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, daß auf den signalisierenden Schiffen Lotsen verlangt werden.

Als Lotsensignale gelten:

a. bei Tage:
   1) die am Vormast geheißte, mit einem weißen Streifen von 1/5 der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lotsenflagge)**) oder
   2) das Signal „PT“ des „Internationalen Signalbuchs“;

b. bei Nacht:
   1) Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden; oder
   2) ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weißes Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

§ 5.

Die Lotsensignale (§ 4) dürfen auf den Schiffen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lotsen verlangt

---

*) Durch Artikel 31 der „Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See“ vom 9. Mai 1897 sind die §§ 1 bis 3 der Not- und Lotsensignalordnung aufgehoben. (Siehe S. 90.)

**) Daraus ergiebt sich, daß die Lotsenflagge ebenso wie die Handelsflagge ein Verhältnis der Breite zur Länge wie 2:3 haben muß. — Im ganzen ist zu bemerken, daß ein Schiff, das mit der Handelsflagge im Vortopp einen Hafen oder eine Küste ansteuert, in der Regel auch Lotsenhilfe verlangt.

werden. Auch dürfen auf den Schiffen andere als die in § 4 bezeichneten Signale als Lotsensignale nicht benutzt werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Baireuth, den 14. August 1876.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

Betriebsordnung
für
den Kaiser-Wilhelm-Kanal.*)
Vom 28. August 1896, 12. November 1898.

(Auszug.)

§ 28.

Sämtliche Schiffe, welche den Kanal befahren, müssen bei Tage ihre Nationalflagge, bei Nacht außer den vorgeschriebenen Lichtern — soweit sie nicht unter Zolleuchte fahren — ein weißes Licht am Heck führen.

*) Die Betriebsordnung ist durch das Kaiserliche Kanalamt zu Kiel für den Preis von 50 ₰ zu beziehen. — Die Übertretung der Vorschriften derselben wird mit Geldstrafe bis zu 60 ℳ, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Darstellung der Standarten, Flaggen, Stander und Wimpel des Deutschen Reichs

innerhalb des Seeschiffahrtsgebietes.



Kaiserstandarte.
(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldenen Kronen. Siehe Seite 10.)



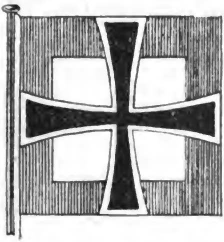
Kaiserinstandarte.
(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldener Krone. Siehe Seite 10.)



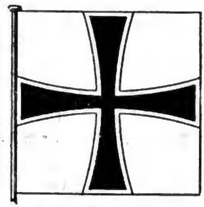
Kronprinzenstandarte.
(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldener Krone. Siehe Seite 10.)



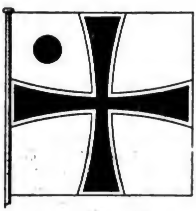
Breitwimpel Sr. Maj. des Kaisers.
(Weißer Grund. Krone und Schwerter in Goldfarbe. Siehe Seite 12.)



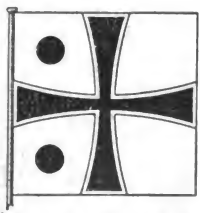
Flagge des Generalinspekteurs der Marine.*)
(Schwarz auf weißem Grund mit rotem Rand. Siehe Seite 12 und 44.)



Flagge der Admirale.
(Schwarz auf weißem Grund. Siehe Seite 12 und 13.)



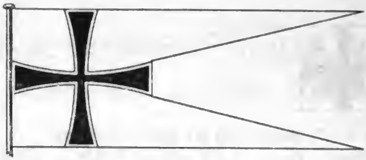
Flagge der Vizeadmirale
an Bord von Schiffen, welche nur einen Mast haben, und in Booten.
(Schwarz auf weißem Grund. Siehe Seite 12 und 13.)



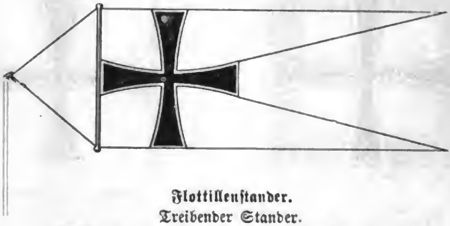
Flagge der Kontreadmirale
an Bord von Schiffen, welche nur zwei Masten oder nur einen Mast haben, und in Booten.
(Schwarz auf weißem Grund. Siehe Seite 12 und 13.)

---

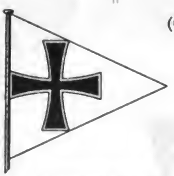
*) Nach einer Allerhöchsten Ordre vom 22. Januar 1900 ist die Breite des roten Randes 1/5 der Länge der Admiralsflagge. Die auf Seite 45 über die Breite gegebenen Bestimmungen sind also aufgehoben.



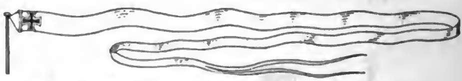
Kommodorestander und Anciennetätsstander.
Fester Stander.
(Schwarz auf weißem Grund. Siehe Seite 13 und 15.)



Flottillenstander.
Treibender Stander.
(Schwarz auf weißem Grund. Siehe Seite 14.)



Divisionsstander.
Fester Stander.
(Schwarz auf weißem Grund.
Siehe Seite 14.)



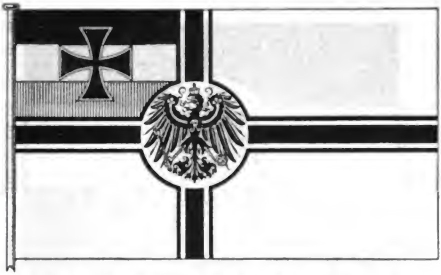
Kriegsschiffswimpel. Wimpel der Kaiserlichen Marine.
(Weiß mit schwarzem Kreuz. Siehe Seite 15.)



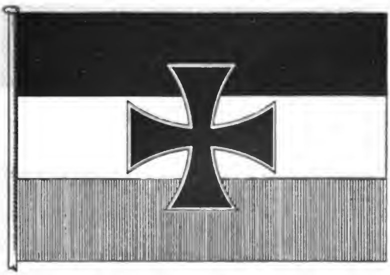
Flagge des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes.
(Schwarz auf weißem Grund
mit goldenen Ankern.
Siehe Seite 12.)



Flagge der Gouverneure für Deutsch-Ostafrika und Kiautschau.
(Handelsflagge mit dem Reichsadler. Siehe Seite 18 und 45.)



Reichs-Kriegsflagge. Flagge der Kaiserlichen Marine.*)
(Schwarz auf weißem Grunde, in dem Felde links oben die Reichsfarben: schwarz, weiß, rot mit dem eisernen Kreuz. Der Adler ist rot gezungt, seine Kleestengel, Fänge und Namenszug sind gelb, sein Reichsapfel ist blau, sein Szepter und seine Krone sind gelb und rot. Siehe Seite 17, 37, 39 und 41.)



Gösch der Kriegsschiffe.
(Schwarz, weiß, rot, mit schwarzem Kreuz. Siehe Seite 18.)

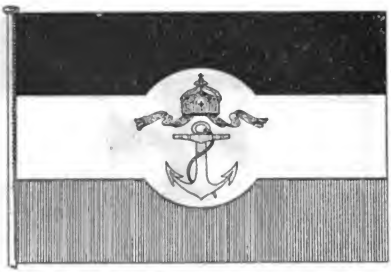
---

*) Durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 19. Dezember 1892 ist über die Reichskriegsflagge und Gösch das Folgende bestimmt:

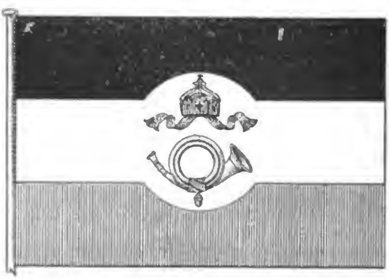
1) der Adler ist nicht der deutsche, sondern der heraldische preußische. Siehe Seite 37.
2) Es ist:
   die Länge (L) zur Höhe (H) = $3\frac{1}{3} : 2$,
   die Höhe der Gösch = $\frac{3}{7}$ H,
   der Durchmesser des eisernen Kreuzes = $\frac{2}{7}$ H,
   der Abstand des Mittelpunktes des runden Feldes vom Mastliek = $\frac{5}{7}$ H,
   der Abstand des Mittelpunktes der Flagge von ihrer Ober- und Unterkante = $\frac{1}{2}$ H,
   der Kreisdurchmesser des Medaillons = $\frac{3}{7}$ H,
   die Breite des schwarz-weißen Streifens = $\frac{1}{7}$ H = h,
   die Breite des inneren schwarzen Streifens = $\frac{4}{10}$ h,
   die Breite des äußeren schwarzen Streifens = $\frac{1}{10}$ h.



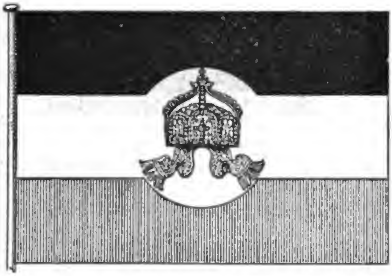
Reichsdienstflagge im Bereich des Auswärtigen Amtes, einschließlich der Schutzgebiete.
(Schwarz, weiß, rot mit schwarzem Adler und gelber Krone im weißen Streifen. Siehe Seite 39.)



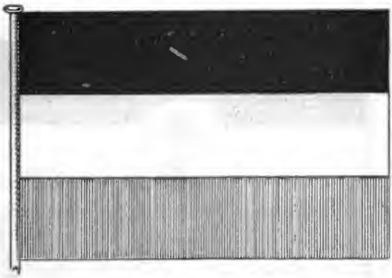
Reichsdienstflagge im Bereich der Kaiserlichen Marine.
(Schwarz, weiß, rot mit gelbem Anker und gelber Krone im weißen Streifen. Siehe Seite 39.)



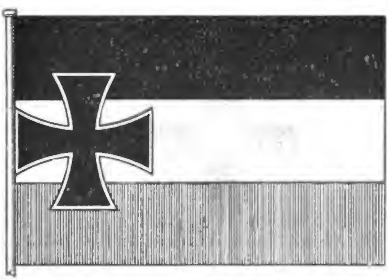
Reichsdienstflagge im Bereich des Reichs-Postamts. Reichspostflagge.
(Schwarz, weiß, roth mit gelbem Posthorn und gelber Krone im weißen Streifen. Siehe Seite 39.)



Reichsdienstflagge im Bereich der übrigen Verwaltungszweige.
(Schwarz, weiß roth mit gelber Krone im weißen Streifen. Siehe Seite 39.)



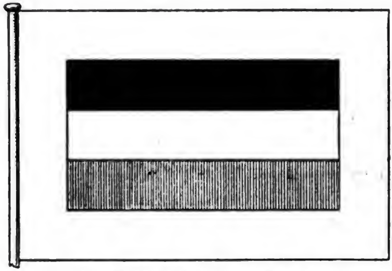
Deutsche Nationalflagge.*)
(Schwarz, weiß, rot. Siehe Seite 38 und 88.)



Flagge derjenigen deutschen Kauffahrteischiffe, deren Führer Offiziere des Beurlaubtenstandes oder Offiziere a. D. der Kaiserlichen Marine sind.
(Handelsflagge mit eisernem Kreuz. Siehe Seite 7 und 89.)

---

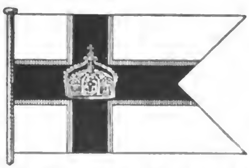
*) Verhältnis der Höhe zur Länge = 2 : 3.



Lotsenflagge des Deutschen Reichs.*)
(Schwarz, weiß, rot mit weißem Rand. Siehe Seite 92.)

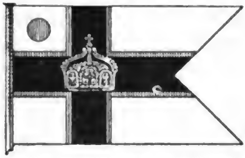


Flagge des Kaiserlichen Jachtklubs.
(Schwarz, weiß, rot mit gelbem Abzeichen auf weißem Grunde. Siehe Seite 16.)

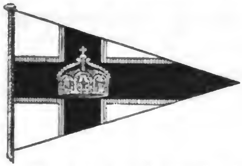


Stander des Kommodors des Kaiserlichen Jachtklubs.
(Schwarzes, roth eingerändertes Kreuz auf weißem Grund. Krone gelb.)
Wird nur vom Kommodore gesetzt.

*) Verhältnis der Höhe zur Länge = 2 : 3. — Breite des weißen Streifens = $^1/_5$ Flaggenbreite.



Stander des Vize-Kommodors des Kaiserlichen Jachtklubs.
(Wie der Kommodorenstander, mit rother Kugel.)
Wird nur vom Vize-Kommodore gesetzt.



Stander der Mitglieder des Kaiserlichen Jachtklubs.
(Klubstander. — Zeichnung und Farbe wie bei dem Stander des Kommodors und des Vize-Kommodors.)
Darf nur von Jachten gesetzt werden, deren Besitzer bezw. Inhaber ein Stander-Zertifikat bezogen haben.

Verordnungen der einzelnen Küstenstaaten des Deutschen Reichs über Flaggenführung.

Über die Geschichte dieser Verordnungen haben wir auf Seite 35 und 36 einige Angaben gemacht, auf welche hier verwiesen wird.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, daß im Gebiet der Innenschiffahrt Preußen, Mecklenburg, Lübeck, Hamburg, Bremen und Oldenburg ihre Landesflagge auf Staats- und Privatschiffen führen.

Vorschriften
über
die Flaggenführung auf preußischen Staatsfahrzeugen und Staatsgebäuden.

§ 1.

In Gewässern, welche ausschließlich oder vorzugsweise von Seeschiffen befahren werden, führen Staatsfahrzeuge als Dienst-

flagge die Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine mit dem heraldischen preußischen Adler auf einem weißen Felde in der dem Flaggenstocke zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens. Bei den nachstehenden Verwaltungszweigen erhält diese Flagge noch ein besonderes Abzeichen durch Anbringung roter Buchstaben zu beiden Seiten des Ankers. Der Anker steht:

a. bei Lotsenfahrzeugen zwischen den Buchstaben L und V (Lotsen-Verwaltung);

b. bei Fahrzeugen der Zollverwaltung zwischen den Buchstaben Z und V (Zoll-Verwaltung);

c. bei Fahrzeugen der Fischereiaufsichtsbeamten zwischen den Buchstaben F und A (Fischerei-Aufsicht).

§ 2.

In Gewässern, welche ausschließlich oder vorzugsweise von Binnenfahrzeugen befahren werden, führen Fahrzeuge der Militär-Verwaltung die preußische Kriegsflagge*) ohne Abzeichen, andere Staatsfahrzeuge dieselbe Flagge mit einem gelben unklaren Anker und eintretendenfalls mit dem im § 1 angegebenen besonderen Abzeichen ihrer Verwaltung in der dem Flaggenstocke zugekehrten unteren Ecke.

§ 3.

Die Flaggen sind entweder am Heck oder am hinteren Maste und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want zu führen; sie dürfen auch in verkleinertem Maßstabe als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden.

Die Fahrzeuge der Oberfischmeister zeigen neben ihrer Flagge noch einen dreieckigen weißen Stander mit den roten Buchstaben FA**) am Masttopp.

---

*) Diese Flagge ist weiß und ohne schwarze Randstreifen. Ihre Länge verhält sich zur Höhe wie 5 zu 3. Die äußere schmale Seite ist auf 1/5 der Flaggenlänge ausgezackt. In der Mitte des nicht ausgezackten Teiles der Flagge befindet sich der heraldische preußische Adler, in der oberen Ecke am Flaggenstocke, den oberen und den inneren Rand der Flagge berührend, das schwarze weißgesäumte Eiserne Kreuz. Die Höhe des Adlers beträgt 2/3, diejenige des Eisernen Kreuzes 1/3 der Höhe der Flagge.

**) Die Höhe dieses Standers an dessen innerer Seite verhält sich zu dessen Länge wie 9 zu 10.

§ 4.

Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen, wie Leuchttürme, Gebäude der Lotsenstationen, der Schiffahrtspolizeikommissionen, der Schiffahrts-, Hafen-, See- und Seemannsämter, der Navigationsschulen u. s. w. führen die in § 1 bezeichnete Dienstflagge, eintretendenfalls mit dem Abzeichen ihrer Verwaltung, andere Staatsgebäude die in § 2 bezeichnete Flagge ohne Abzeichen.

Neben diesen Flaggen können auf Staatsgebäuden zum Schmuck auch die deutsche Nationalflagge und die preußische Landesflagge*) aufgezogen werden.

§ 5.

Ob bei dem Verweilen Seiner Majestät des Kaisers und Königs oder eines anderen Mitgliedes des Königlichen Hauses oder einer fremden fürstlichen Person in einem Staatsgebäude auf diesem neben den vorstehend (§ 4) angegebenen Flaggen oder statt ihrer andere Flaggen zu zeigen sind, wird in jedem Falle besonders bestimmt.

Vorschriften
über
die Flaggenführung auf mecklenburg-schwerinschen Staatsfahrzeugen und Staatsgebäuden, welche den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

(Regierungsblatt für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin. Jahrgang 1896, Seite 175.)

§ 1.

In Gewässern, welche ausschließlich oder vorzugsweise von Seeschiffen befahren werden, führen Staatsfahrzeuge als Dienstflagge die Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine mit dem mecklenburgischen Stierkopf auf einem gelben Felde in der dem Flaggenstock zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens.

Bei den nachstehenden Verwaltungszweigen erhält diese Flagge noch ein besonderes Abzeichen durch Anbringung roter Buchstaben zu beiden Seiten des Ankers. Der Anker steht:

---

*) Diese Flagge ist weiß, hat keine Auszackung und wird sowohl an der oberen als an der unteren Seite von einem schwarzen Streifen eingefaßt, dessen Breite $1/6$ der Flaggenhöhe beträgt. Ihre Länge verhält sich zur Höhe wie 5 zu 3. In dem weißen Felde zeigt sie den heraldischen preußischen Adler, dessen senkrechte Achse von der inneren schmalen Seite der Flagge $2/5$ der Flaggenlänge entfernt ist.

a. bei Fahrzeugen der Zollverwaltung zwischen den Buchstaben Z und V (Zoll-Verwaltung),

b. bei Fahrzeugen der Fischerei-Aufsichtsbeamten zwischen den Buchstaben F und A (Fischerei-Aufsicht).

§ 2.

Die Flaggen sind entweder am Heck oder am hinteren Maste, und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want zu führen; sie dürfen auch in verkleinertem Maßstabe als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vordersteven geführt werden.

Die Fahrzeuge der Fischmeister zeigen neben ihrer Flagge noch einen dreieckigen weißen Stander mit den roten Buchstaben FA am Masttopp.

§ 3.

Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen, wie Leuchttürme, Navigationsschulen u. s. w. führen die in § 1 bezeichnete Dienstflagge.

Verordnung
des
Senats der freien Hansestadt Lübeck.
Vom 23. März 1895.

Auf eine Anrege des Reichskanzlers hat der Senat beschlossen, im Anschluß an die neuerlich dieserhalb für Preußen ergangenen Anordnungen auch für die Lübeckischen Staatsfahrzeuge und ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienenden Staatsgebäude eine besondere Dienstflagge einzuführen, und zu dem Ende, unter teilweiser Abänderung der unter dem 19. und 24. November 1890 erlassenen Verfügungen über den Gebrauch der Lübeckischen Staatsflagge die nachfolgenden Bestimmungen getroffen:

§ 1.

Staatsfahrzeuge, welche ausschließlich oder vorzugsweise zum Verkehr in Gewässern bestimmt sind, die von Seeschiffen befahren werden, führen als Dienstflagge die Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine mit dem heraldischen Lübeckischen Adler auf einem weißen Felde in der dem Flaggenstocke zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens. Bei den nachstehenden Verwaltungszweigen erhält diese Flagge noch ein besonderes Abzeichen durch Anbringung roter Buchstaben zu beiden Seiten des Ankers. Der Anker steht:

a. bei Lotsenfahrzeugen zwischen den Buchstaben L und V (Lotsen-Verwaltung);
b. bei Fahrzeugen der Zollverwaltung zwischen den Buchstaben Z und V (Zoll-Verwaltung);
c. bei Fahrzeugen der Fischerei-Aufsichtsbeamten zwischen den Buchstaben F und A (Fischerei-Aufsicht).

§ 2.

Die Flaggen sind entweder am Heck oder am hinteren Maste, und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want zu führen. Sie dürfen auch in verkleinertem Maßstabe als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden.

§ 3.

Dieselbe Dienstflagge, eintretendenfalls mit dem Abzeichen ihrer Verwaltung, führen diejenigen Lübeckischen Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen, zur Zeit in der Stadt Lübeck das Dienstgebäude des Hafenmeisters (Hafenbüreau und Seemannsamt), das Gebäude auf dem Wasserbauplatz, sowie die Navigationsschule; in Travemünde das Dienstgebäude des Lotsenkommandeurs, die Lotsenstation, das Lotsenwachthaus, sowie das dortige Nebenzollamt.

Neben dieser Flagge können auf Staatsgebäuden zum Schmuck auch die deutsche Nationalflagge und die Lübeckische Staatsflagge in der durch Senatsdekret vom 24. November 1890 den Behörden mitgeteilten Form aufgezogen werden.

Beschlossen Lübeck, in der Versammlung des Senates, am 23. März 1895.

(gez.) Bruns Dr.
Secretarius.

Freie Hansestadt Hamburg.

I. Der Senat hat eine öffentliche Bekanntmachung nicht erlassen wegen der Einführung einer Dienstflagge für die hamburgischen Staatsfahrzeuge im Gebiet der Seeschiffahrt und für solche hamburgische Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen. Der Senat hat vielmehr laut Beschluß vom 5. Dezember 1894 die beteiligten Behörden mit entsprechender Anweisung versehen.

Diese Hamburger Dienstflagge hat in der Ecke oben links das hamburger Staatswappen, das von einem blauen Anker mit gelbem Stock durchkreuzt ist. Das Feld ist rot.

II. Die Staatsfahrzeuge, welche die unter I erwähnte Dienstflagge als Nationalflagge entweder an einem Flaggenstock am Heck oder am hinteren Maste, und zwar in der Regel an der Gaffel desselben, in Ermangelung einer solchen aber am Dirk, am Topp oder im Want zu führen haben, setzen auch als Gösch oder am Mast eine rote Flagge, deren Höhe zur Breite sich wie 1:2 verhält und die an der linken Seite (Liekseite) das unter I erwähnte Wappen hat. Dies ist die Flagge für diejenigen Staatsfahrzeuge, welche nicht oder nur ausnahmsweise im Gebiet der Seeschiffahrt verkehren.

III. Die Lotsenschiffe führen einen roten rechteckigen Flügel, dessen Höhe zur Breite wie 1:5 ist und der an der Mastseite dasselbe unter I erwähnte Wappen hat, aber nur, solange sie auf ihrer Station Lotsendienste thun. Andere Staatsschiffe führen den Flügel überhaupt nicht.

IV. Ein roter gespaltener Wimpel mit dem mehrfach erwähnten Staatswappen, das hier aber liegt, während es in dem Falle zu I bis III steht, wird auf den Staatsschiffen nur dann gesetzt, wenn Mitglieder des Senats oder höhere hamburgische Marinebeamte sich an Bord befinden. Auf den Lotsenfahrzeugen im Dienst wird in solchem Falle der Wimpel unter dem Flügel gesetzt.

Bekanntmachung,

betreffend

die Flaggenführung auf bremischen Staatsfahrzeugen und den ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienenden Staatsgebäuden.

Vom 27. Januar 1895.

Auf Anregung des Reichskanzlers und in Übereinstimmung mit den für das Königreich Preußen geltenden Vorschriften, bestimmt der Senat in Ergänzung der am 17. November 1891 erlassenen Vorschriften über das bremische Staatswappen:

§ 1.

Die auf der Unterweser, in den Häfen oder auf See verkehrenden Staatsfahrzeuge führen als Dienstflagge die Reichsdienst-

flagge der Kaiserlichen Marine mit dem mittleren bremischen Wappen auf einem weißen Felde in der dem Flaggenstocke zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens.

Bei Fahrzeugen der Zollverwaltung erhält die Flagge ein besonderes Abzeichen durch Anbringung der Buchstaben Z und V in roter Farbe oder in rotem Tuch zu beiden Seiten des Ankers.

Ob auch bei Flaggen anderer Verwaltungen solche Unterscheidungszeichen anzubringen sind, bestimmt die vorgesetzte Behörde.

§ 2.

Die Flagge ist entweder am Heck oder am hinteren Maste und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want zu führen; sie darf auch in verkleinertem Maßstabe als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden.

§ 3.

Staatsgebäude, die ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen, wie Hafenhäuser, Seemannsämter, die Seefahrtschule u. s. w. führen gleichfalls die in § 1 bezeichnete Flagge. Sie können daneben auch die bremische Staatsflagge aufziehen.

§ 4.

Die Bestimmungen der §§ 1—3 finden auch Anwendung auf die unter der Verwaltung des Tonnen- und Bakenamts stehenden Fahrzeuge und Leuchttürme, sowie auf die Fahrzeuge und Dienstgebäude der Lotsengesellschaften. Die Lotsenschuner führen neben dieser Dienstflagge, die die Stelle der Nationalflagge vertritt, regelmäßig am Großtopp als Revierflagge die bremische Staatsflagge.

§ 5.

Die Bestimmung des § 6 Absatz 3 der Bekanntmachung vom 17. November 1891, betreffend Vorschriften über das Staatswappen, tritt für die im vorstehenden § 1 bezeichneten Staatsfahrzeuge außer Geltung.

§ 6.

Der Senat behält sich vor, einzelnen Behörden auf deren Antrag eine angemessene Frist für die Durchführung der Vorschriften dieser Bekanntmachung zu gewähren.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 22. und bekannt gemacht am 27. Januar 1895.

Großherzogtum Oldenburg.

Es wurde seiner Zeit im Wege der Verfügung an die beteiligten Behörden das Nachstehende angeordnet:

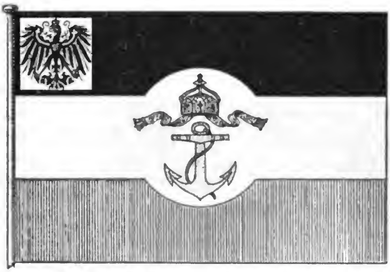
„Auf Grund eines Übereinkommens mit dem Herrn Reichskanzler wird hierdurch in Abänderung der Verfügung vom 29. Juli 1889, betreffend die Flaggenführung auf oldenburgischen Staatsfahrzeugen, bestimmt, daß in Zukunft die oldenburgischen Staatsfahrzeuge in Gewässern, welche ausschließlich oder vorzugsweise von Seeschiffen befahren werden, als Dienstflagge an der dem Nationalitätszeichen eines Schiffes vorbehaltenen Stelle — an einem Flaggstocke am Heck oder an der Gaffel — die Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine mit dem oldenburgischen Landeswappen in der dem Flaggenstocke zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens zu führen haben. Daneben kann die oldenburgische Flagge an dem Topp eines Mastes gehißt werden.“

Mit gleicher Anweisung mut. mut. sind die staatlichen Hafenverwaltungen, welche dem Seeverkehr dienen, versehen. Die vorstehend beschriebene Reichsflagge soll innerhalb des Hafengebiets auf Staatsgebäuden, welche ausschließlich zu Zwecken der Seeschiffahrt benutzt werden, auf Piers und Kaien gehißt werden.

Großherzoglich Oldenburgisches Staatsministerium.
Departement des Innern.

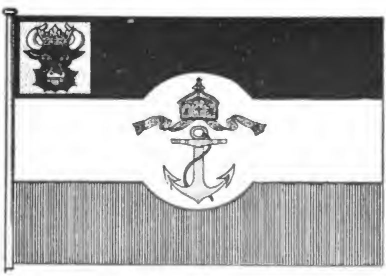
Darstellung der Dienstflaggen der einzelnen Küsten-staaten der deutschen Reiches

innerhalb des Seegebietes.



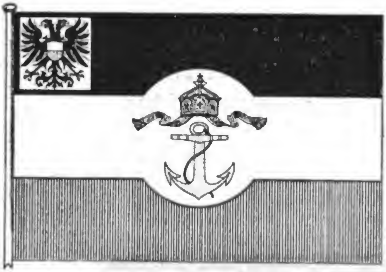
Dienstflagge für alle preußischen Staatsfahrzeuge im Gebiete der Seeschiffahrt und für solche preußische Staatsgebäude, die ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

(Die Flagge ist die Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine mit dem heraldischen preußischen Adler auf weißem Felde in der Ecke oben links. Siehe Seite 101 und 102.)



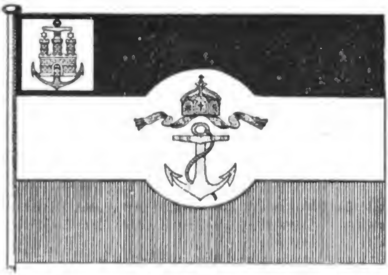
Dienstflagge für die Mecklenburg-Schwerinschen Staatsfahrzeuge und Gebäude, welche den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

(Die Flagge ist die Reichsdienstflagge der Kaiserlichen Marine mit dem mecklenburgischen Stierkopf in gelbem Felde in der Ecke oben links. Siehe Seite 103 und 104.)



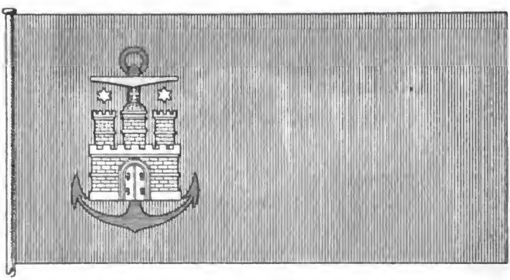
Dienstflagge für die Lübeckischen Staatsfahrzeuge und Gebäude, welche den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

(Die Flagge ist die Reichsdienstflagge für die Kaiserliche Marine mit dem heraldischen Lübeckischen Adler auf weißem Felde in der Ecke oben links. Siehe Seite 104 und 105.)



Dienstflagge für die Hamburgischen Staatsfahrzeuge im Gebiete der Seeschiffahrt und für solche hamburgischen Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

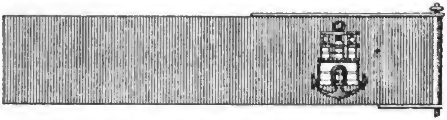
(Die Flagge ist die Reichsdienstflagge für die Kaiserliche Marine; in dem roten Felde oben links findet sich das Hamburger Thor, von den weißen Thürmen gekrönt, durchkreuzt von dem blauen Anker mit gelbem Stock. Siehe Seite 105 und 106.)



Flagge für Hamburgische Staatsfahrzeuge, welche nicht oder ausnahmsweise im Gebiet der Seeschiffahrt verkehren.

Wird im Gebiet der Seeschiffahrt im Großtopp oder als Gösch gesetzt.

(Die Flagge ist rot mit dem zuvor erwähnten Hamburger Wappen. Siehe Seite 106.)



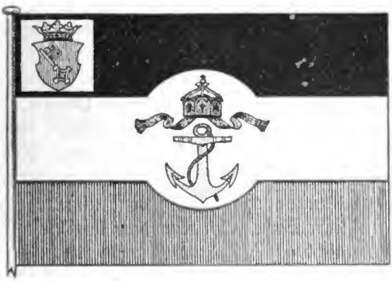
Flügel für Hamburger Lotsenschiffe, wird gesetzt, so lange die Schiffe Lotsendienst auf der Station thun.

(Der Flügel ist rot mit dem zuvor erwähnten Hamburger Wappen. Siehe Seite 106.)



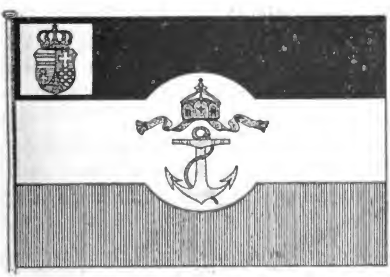
Wimpel für Hamburgische Staatsschiffe, wird gesetzt, wenn Mitglieder des Senats oder höhere Marinebeamte an Bord sind.

(Der Wimpel ist rot mit dem zuvor erwähnten Hamburgischen Wappen. Siehe Seite 106.)



Dienstflagge für die Bremischen Staatsfahrzeuge und Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

(Die Flagge ist die Dienstflagge für die Kaiserliche Marine mit dem Bremer Wappen im weißen Felde in der Ecke oben links. Das Wappen besteht aus einem roten Schild mit gelber Krone, in dem Schild ein schräg liegender Schlüssel. Siehe S. 106 und 107.)



Dienstflagge für die Oldenburgischen Staatsfahrzeuge u. Staatsgebäude, welche ausschließlich den Zwecken der Seeschiffahrt dienen.

(Die Flagge ist die Dienstflagge für die Kaiserliche Marine; in der Ecke oben links findet sich das Oldenburger Wappen in weißem Felde. Das Wappen besteht aus zwei blauen Feldern mit gelben Emblemen, darüber eine gelbe Krone. Siehe Seite 108.)

Weshalb ist die deutsche Flagge schwarz-weiß-rot?

In der Sitzung des Reichstages des Norddeutschen Bundes vom 2. April 1867 führte der damalige Kriegs- und Marineminister General von Roon bei der Debatte über den Entwurf der Bundesverfassung das Folgende an:*)

„Der Bundesverfassungsentwurf giebt der Handelsmarine die Farben schwarz und weiß, die alten preußischen Farben, mit dem Zusatz von rot, und es kann wohl möglich sein — ich glaube sogar, daß es sich wirklich so verhält — daß man dabei gedacht hat an die Bedeutung, welche der vorzugsweise Seeschiffahrt treibende Teil der Nation in diesem Betracht gewonnen hat, an die hanseatische Flagge, um auf diese Weise eine dritte Farbe — die rote — hinzuzufügen, welche in Verbindung mit weiß auf allen Meeren seit lange bekannt ist. — Was aber die Kriegsflagge anbelangt, so versteht es sich ja von selbst, daß, um die Zusammengehörigkeit der Kriegs- und Handelsmarine zu bekunden, die Farben, die für die Handelsmarine angenommen werden, in der Kriegsflagge sich wiederholen müssen. Das schließt indes keineswegs aus, daß das in der Weise geschehe, wie das Seine Majestät der König für angemessen befinden wird. Die genannten Farben werden sich in der Kriegsflagge wiederholen müssen, aber in welcher Gestalt, das ist eine Sache, worüber hier kein Beschluß herbeigeführt zu werden braucht."

Dazu ist zu bemerken, daß es eine einheitliche hanseatische Flagge niemals gegeben hat. Jede Stadt führte ihr eigenes Panier. Der Gebrauch, die Nationalität eines Schiffes durch eine Flagge am Heck oder am Hintermast zu bezeichnen, ist überhaupt erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts allgemein geworden, obgleich sich bereits auf dem Siegel der Stadt Stralsund von 1361 die Abbildung einer solchen Flagge findet.

Die Farben weiß und rot sind in den Flaggen von Hamburg, Bremen und Lübeck, allerdings in ganz verschiedener Anordnung, vertreten. Die Aufnahme der roten Farbe in die Flagge

*) Siehe: „Stenographischer Bericht über die Verhandlungen des Reichstages des Norddeutschen Bundes (konstituierender Reichstag) vom 24. Februar bis zum 17. April 1867".

war also ein Zugeständnis an diese drei freien Hansestädte. — Sind wir richtig informiert, so ist besonders Hamburg dafür interessiert gewesen. Als der Vertreter des hamburger Staates bei den Vorberatungen über den Entwurf der Bundesverfassung über die Flaggenfrage mit dem Bundeskanzler Grafen Bismarck persönlich verhandelte, soll er so lebhaft geworden sein, daß er mit der Hand auf den Tisch schlug. Darauf soll ihm der Bundeskanzler bedeutet haben: „Wenn Sie das wiederholen, so wird mein Tyras das für einen Angriff auf meine Person halten und was geschieht, wenn er zur Verteidigung übergeht, dafür kann ich nicht bürgen."

Durch Artikel 55 der Bundesverfassung wurde festgesetzt, daß die Flagge der deutschen Kriegs- und Handelsmarine schwarz-weiß-rot ist. Dieser Artikel ging später unverändert in die Reichsverfassung über. (Siehe S. 36.)

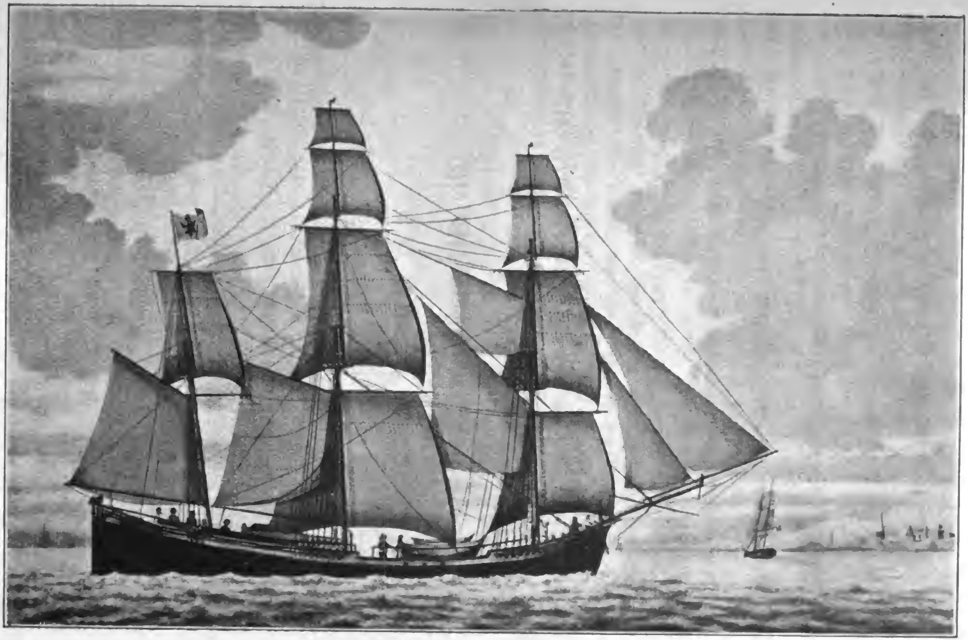
Die alte preußische Flagge.

Wenn es nach den früheren Angaben den Anschein hat, daß die preußische Flagge seinerzeit seltener über die nordeuropäischen Meere hinauskam als die Flaggen der deutschen Hansestädte an der Nordsee, so wollen wir einer fast in Vergessenheit geratenen Periode gedenken, der Zeit preußischer Herrschaft in Ostfriesland, der Jahre von 1744 bis 1815.

Der Seehandel, den der Große Kurfürst für sein Land anstrebte, erschien auch seinem Urenkel, dem König Friedrich dem Großen, so wichtig, daß er ihn mit allen Mitteln belebte, nachdem Ostfriesland und mit ihm die Stadt Emden preußisch geworden war.

Die Emdener Schiffe jener Zeit führten die preußische Flagge nach Ostasien und Ostindien.

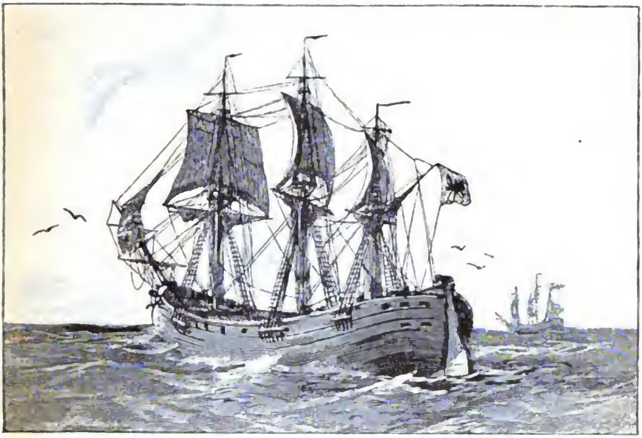
Das in unserer Abbildung gegebene Pinkschiff (Vollschiff ohne Kreuzmars und ohne Kreuzbramstänge) ist in Riß und Takelung typisch für jene, den Ereignissen nach weit hinter uns liegende Zeit.



„Concordia".

Pinkschiff, gebaut 1780 zu Emden, zu der Reederei der Vorfahren des Verfassers, der Patrizier Hinderks-Kruse gehörend. Das Schiff befindet sich auf der Reise von Emden nach Ostindien. Am Kreuzmast weht die preußische Flagge. Weiß mit schwarzem Adler.

Einige Flaggenzeichen von allgemeiner und besonderer Bedeutung.



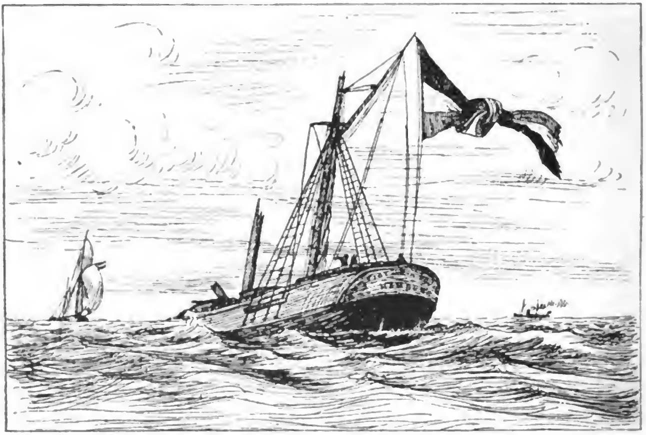
Des großen Kurfürsten Fregatte „Kurprinz“
im Jahre 1680 auf der Reise nach der westafrikanischen Kolonie.
Das Schiff liegt mit backgebraßtem Groß= und Kreuzmarssegel; von der Gaffel des Kreuzmastes weht die brandenburgische Flagge, weiß mit rotem Adler.

1) Die Flagge, wie sie auf den Kriegsschiffen der kurbrandenburgischen Flotte des 17. und 18. Jahrhunderts geführt wurde, ist dem Linienschiffe „Brandenburg“ im Jahre 1892 von der Provinz Brandenburg gewidmet. Seine Majestät der Kaiser hat durch Allerhöchste Ordre vom 27. Dezember 1892 bestimmt, daß Sr. Majestät Linienschiff „Brandenburg“ diese Flagge als Toppflagge bei feierlichen Gelegenheiten führen soll.

2) Der Kirchenwimpel, weiß mit rotem Kreuz, wird auf deutschen Kriegsschiffen am Heck über der Nationalflagge gesetzt, während Gottesdienst an Bord ist.

3) Die Parlamentärflagge, eine weiße Flagge, an weit sichtbarem Ort gezeigt, bedeutet, daß man friedlich verhandeln will. (Wenn sie gezeigt wird, ist also Kampf oder Feindseligkeit als möglich angenommen.)

4) Die Quarantäneflagge, eine gelbe Flagge, bedeutet, daß mit dem Schiffe, auf dem sie weht, wegen ansteckender Krankheiten nicht verkehrt werden darf.



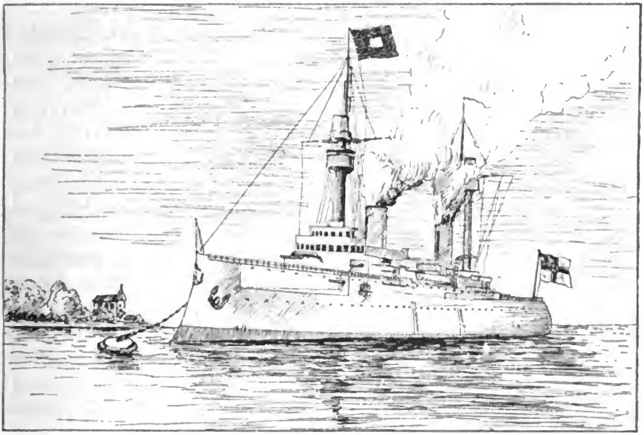
Havariertes deutsches Handelsschiff mit „Flagge im Schau“.

5) Die „Flagge im Schau“, die Nationalflagge, oder eine andere Flagge an weit sichtbarer Stelle geheißt, nachdem ein einfacher Knoten hineingeschlagen oder nachdem die Flagge in der Mitte zusammengebunden ist, bedeutet, daß das Schiff in Not ist und Hilfe verlangt. — Nachdem das Internationale Signalbuch Notsignale enthält und Notsignale in den Gesetzen vieler Seestaaten vorgesehen sind (siehe Seite 90 wegen der Deutschen Notsignale), kommt die „Flagge im Schau“ seltener in Anwendung; ihre Bedeutung ist aber noch jedem Seemanne geläufig.

Ein anderes, nicht in den Gesetzen vorgesehenes, dem Seemann aber nicht mehr ganz geläufiges Notsignal besteht darin, daß die Nationalflagge verkehrt, die untere Seite nach oben, geheißt wird.

6) Der blaue Peter, Flagge P des Internationalen Signalbuches, siehe Seite 33, bedeutet, daß jeder Mann der Besatzung sich sofort an Bord zu begeben hat, weil das Schiff in See gehen will, oder weil die Besatzung sonst dringend gebraucht wird.

Die Dampfer der großen transatlantischen Linien von Hamburg und Bremen setzen den blauen Peter am Tage des Auslaufens als Zeichen, daß das Schiff seefertig ist. — Bei der deutschen und großbritannischen Marine hat der blaue Peter dieselbe Bedeutung wie zuvor angegeben. In der französischen und anderen Kriegsflotten giebt es dafür andere Flaggezeichen.



Seiner Majestät Linienschiff „Kaiser Friedrich III." mit dem „Blauen Peter" im Vortopp.
Zeichen, daß alle Mann der Besatzung sofort an Bord zu kommen haben.

7) Die Pulverflagge, eine schwarze Flagge, mit oder ohne den Buchstaben P in weißer Farbe, bedeutet, daß das Schiff mit Pulver oder anderen Explosivstoffen in gefährlicher Weise beladen ist. — In manchen Häfen wird statt der schwarzen eine rote Flagge zu demselben Zweck verwendet.

8) Eine Flagge von 1,6 m Länge und 1 m Breite, diagonal in eine schwarze und eine weiße Hälfte geteilt, so daß die Grundlinie des schwarzen Dreiecks sich unten und am Stock befindet (Tages-Zollzeichen), am hinteren Mast und zwar in der Regel an der Gaffel oder an dem Flaggenstock am Heck gesetzt, bedeutet an der deutschen Nordseeküste und im Kaiser-Wilhelm-Kanal: Der an Bord befindliche Lotse übt die Zollkontrolle aus; das Schiff ist daher von jeder Zollabfertigung befreit.

9) Eine weiße Flagge mit diagonalen schwarzen Streifen von der Ecke unten links nach der Ecke oben rechts (Tages-Zollzeichen) an derselben Stelle wie die unter 8 erwähnte Flagge gezeigt, bedeutet für den Kaiser-Wilhelm-Kanal: Das Schiff kann ohne Lotsen- und Zollkontrolle das Zollwachtschiff bei Friedrichsort in der Kieler Föhrde passieren.

10) Den Fischereistander, einen dreieckigen Stander mit zwei blauen und zwei gelben Feldern, diagonal gegenüberliegend, führen die Fischereiaufsichtsschiffe (Kriegsschiffe) derjenigen Staaten, welche dem „Internationalen Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer", vom 6. Mai 1882, beigetreten sind; nämlich: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und die Niederlande. Für den Signalverkehr dieser Aufsichtsschiffe und der Fischerfahrzeuge der beteiligten Staaten besteht ein besonderes, ganz einfaches Signalsystem, bei dem außer der Nationalflagge eine gelbe und eine blaue Flagge verwendet werden. Diese ganze Einrichtung beruht nicht auf internationalem Vertrag, sondern auf einem im Jahre 1896 getroffenen Abkommen der Kommandanten der Aufsichtsschiffe. (Siehe Deutscher Seefischerei-Almanach für 1899, 1900 u. s. w., herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. Verlag von J. J. Weber, Leipzig.)

11) Das Konzessionsabzeichen, eine weiße Flagge mit dem schwarzen Buchstaben S in der Mitte, führen an der Spitze des Hauptmastes diejenigen Schiffe, welchen von einer der Vertragsmächte das Recht eingeräumt ist, an Fischer in der Nordsee Mundvorrat und andere Gebrauchsgegenstände, aber nicht spirituöse Getränke zu verkaufen. Diese Maßnahme gründet sich auf den „Internationalen Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See", vom 16. November 1897. Es sind daran dieselben Staaten, wie an dem unter 10 erwähnten Vertrag vom 9. Mai 1882 beteiligt. (Siehe Deutscher Seefischerei-Almanach für 1899, 1900 u. s. w.)

12) Flaggensignale im Kaiser-Wilhelms-Kanal sind enthalten in Anlage 1, Signalverzeichnis, der Kanalpolizei-Verordnung vom 28. August 1896, 12. November 1898.

Zu bemerken ist dazu folgendes. Es bedeutet:

Von Land zu Schiff: Wimpel D des Internationalen Signalbuches: „Kanallotse kann nicht an Bord kommen."

An Bord der Lotsendampfer. Lotsenflagge: „Kennzeichnung der Lotsendampffahrzeuge,*) welche sich im Lotsendienst in Fahrt befinden.

Vom Schiff nach Land: Nationale Lotsenflagge oder das Signal PT des Internationalen Signalbuches, beides mit Antwortwimpel darunter: „Kanallotse gewünscht.“ **)

13) Die Signale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestehen in:

a. dem Hilfssignal, weißer Wimpel mit schwarzem Rand, an der inneren Seite ein rotes Kreuz, der Form nach dem Eisernen Kreuz ähnlich;

b. der Bootsflagge, weißer Flagge mit schwarzem Rand, in der Mitte das unter a erwähnte Kreuz.

14) Die Signale der deutschen Seewarte.

An allen wichtigen Küsten- und Hafenpunkten der deutschen Seeküsten giebt es Sturmwarnungsstationen. Die Deutsche Seewarte in Hamburg giebt diesen Stationen Nachricht, sobald ein Sturm im Anzuge ist. Diese Nachricht wird dann durch weithin sichtbare Signale nach See hin kundgegeben.

Sturmwarnungsstellen erster Klasse, welche besonders für das Mitteilen von Warnungsnachrichten in die Ferne eingerichtet sind, haben einen vollständigen Signalmast mit den dazu gehörigen Signalkörpern, einen Sturmwarnungskasten, einen Aneroid-Barometer mit großem Zifferblatt, einen Thermometer, zwei Regenmesser, ein Meßglas und event. einen Wetterkasten.

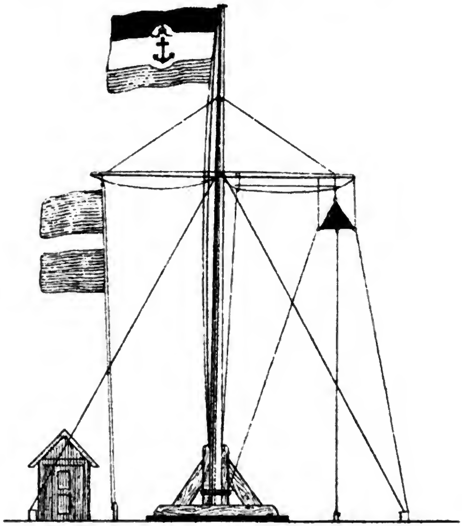
Sturmwarnungsstellen zweiter Klasse, welche sich auf das Mitteilen von Witterungsnachrichten für die unmittelbare Umgebung beschränken, haben eine Signalstange mit einem Signalkörper, einen Sturmwarnungskasten, einen Aneroid-Barometer mit großem Zifferblatt, einen Thermometer, zwei Regenmesser, ein Meßglas und event. einen Wetterkasten.

---

*) Wir wollen hier darauf aufmerksam machen, daß wir diese Kennzeichnung weder für zweckmäßig, noch für ganz richtig halten. Zweckmäßig ist sie nicht, weil dem Seemann geläufig ist, in einem Fahrzeuge mit Lotsenflagge ein solches zu sehen, das Lotsenhilfe verlangt, nicht bringt; ganz richtig ist sie nicht, weil die Lotsensignal-Ordnung vom 14. August 1876 ausdrücklich vorschreibt, daß das signalisierende Schiff Lotsen verlangt.

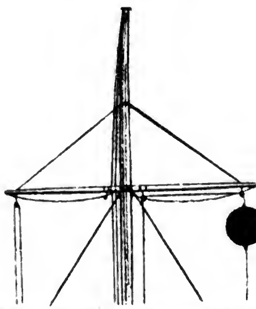
**) Auch hier besteht also Abweichung von den Vorschriften des Internationalen Signalbuches und anderen.

Signalmast und Sturmsignale.



Signal: NW-Sturm zurückdrehend.

Eine Flagge: rechtdrehend oder Ausschießen (N-O-S-W) } vermutliches Umlaufen
Zwei Flaggen: zurückdrehend oder Krimpen (N-W-S-O) } des Windes.



Atmosphärische Störung vorhanden, siehe Telegramm.

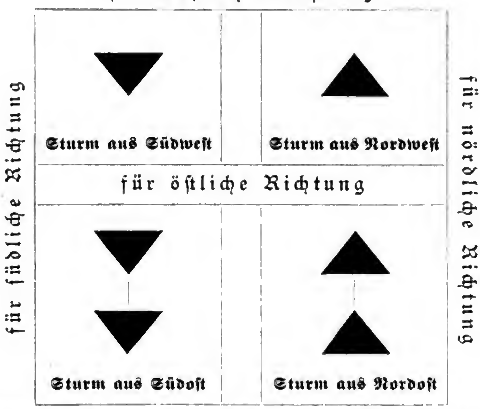
Beschreibung der Signale und deren Deutung.

Die Signale, mittelst welcher die Sturmwarnungen der Deutschen Seewarte, wenigstens dem wichtigsten Teile ihres Inhalts nach, auf größeren Strecken und einer größeren Zahl von Personen erkennbar gemacht werden sollen, sind folgende:

a. Körpersignale.

1) Das Heißen des Balles mahnt zur Vorsicht; derselbe besagt, daß ein Extratelegramm von der Seewarte eingelaufen ist, welches eine atmosphärische Störung meldet, die möglicherweise zu stürmischen Winden Anlaß geben kann, oder welches über den bereits erfolgten Eintritt stürmischer Winde innerhalb eines benachbarten Teiles der deutschen Küste berichtet. Genaueres ist nur aus dem Telegramm zu ersehen. Wer augenblicklich nicht in der Lage ist, das Telegramm einzusehen, möge daher unterdessen acht haben vor Böen und das Barometer, das Aussehen des Himmels u. s. w. ins Auge fassen.

Sturmsignale
für westliche Richtung



Eine Flagge = rechtdrehend, bezw. Ausschießen (N-O-S-W) }
Zwei Flaggen = zurückdrehend, bezw. Krimpen (N-W-S-O) } vermutliches Umlaufen des Windes.

● Es ist ein Extra-Telegramm von der Seewarte eingelaufen, welches das Vorhandensein einer atmosphärischen Störung meldet und zur Vorsicht mahnt. Siehe das Telegramm.

2) Wenn sich mit bedeutender Wahrscheinlichkeit im Laufe dieses oder des nächsten Tages ein Sturm aus bestimmter Richtung erwarten läßt, so wird dieses durch das Aufziehen von schwarzen Kegeln angezeigt, welche von allen Seiten als dunkle gleichseitige Dreiecke erscheinen; und zwar bezeichnet ein einziger Kegel, daß der Sturm aus westlicher, zwei Kegel unter einander, daß er aus östlicher Richtung zu gewärtigen sei; ferner giebt die Lage der Kegel mit der Spitze nach oben an, daß er vermutlich aus nördlicher, jene mit der Spitze nach unten, daß er vermutlich aus südlicher Richtung eintreten werde. Es können also auf diese Weise vier Viertelkreise der Windrose unterschieden werden, jedoch muß diese Angabe durchschnittlich als auf mindestens 4—6 Strich zu beiden Seiten der mittleren Richtung unbestimmt angesehen werden, so daß z. B. ein Kegel mit der Spitze nach oben außer NW so gut reinen West als reinen Nord bedeuten, aber weder für Südwest noch Nordost gelten kann. Das am häufigsten zur Anwendung kommende Sturmsignal dieser Art ist: Südweststurm (▼), oder Südweststurm rechtdrehend (▼ ⚐).

b. Flaggensignale.

Da sich sehr häufig während der Dauer des Sturmes dessen Richtung verändert und sich der Sinn dieser Drehung nicht selten mit viel mehr Wahrscheinlichkeit voraus erkennen läßt, als der Strich der Windrose, bis zu welchem diese Drehung gerade um diese oder jene Stunde gelangt sein werde, so wird in solchen Fällen durch die Beigabe von einer oder zwei Flaggen der Sinn, in welchem der Wind vermutlich umgehen wird, angedeutet; und zwar bedeutet eine einzige Flagge, daß der Wind voraussichtlich mit der Bewegung des Uhrzeigers, d. h. also im Sinne S, W, N, O (für die nördliche Hemisphäre) umgehen, — rechtdrehen (ausschießen) — werde, zwei Flaggen, daß eine Drehung des Windes im entgegengesetzten Sinne zu erwarten sei — ein Zurückdrehen (Krimpen) des Windes.

Wo ein Signalmast (siehe die Figur auf S. 120) mit einer Raa vorhanden ist, werden die Körpersignale an dem einen, die Flaggensignale an dem andern Ende der Raa geheißt; wo dagegen ein einfacher Arm zum Heißen der Signale benutzt wird, werden die Flaggensignale an derselben Leine unterhalb der Körpersignale geheißt.

Ein Sturmsignal, aus ein oder zwei Kegeln und einer oder zwei Flaggen, giebt demnach an, daß in den nächsten 36 Stunden

wahrscheinlich Sturm eintreten werde, zunächst aus der durch die Kegel angedeuteten Richtung, der sodann in dem von den Flaggen angegebenen Sinne umgehen werde.

u. s. w.

Die im Jahre 1899 auf Veranlassung der Kaiserlich russischen Regierung im Haag stattgehabte, von allen zivilisierten Nationen der Erde beschickt gewesene Friedenskonferenz.

Auf dieser Konferenz, welche vom 18. Mai bis zum 29. Juli 1899 im Haag tagte, wurde unter anderem beschlossen, folgende Konvention den Regierungen zur Genehmigung zu unterbreiten:

Art. 1. Die Militär-Lazaretschiffe, d. h. die Schiffe, welche die Staaten einzig und allein zu dem Zwecke gebaut haben, um Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen Hilfe zu leisten, und deren Namen, ehe sie in Gebrauch genommen werden, den kriegführenden Mächten mitgeteilt wurden, werden als solche respektiert und können nicht erobert werden.

Diese Schiffe werden beim Aufenthalt in einem neutralen Hafen nicht auf dieselbe Linie mit den Kriegsschiffen gestellt.

Art. 2. Hospitalschiffe*), welche ganz oder teilweise auf Kosten von Privatleuten oder offiziellen Hilfsvereinen ausgerüstet sind, werden ebenfalls als solche respektiert und können nicht erobert werden, insofern die kriegführende Macht, zu der sie gehören, sie offiziell in Dienst genommen und ihre Namen der Gegenpartei mitgeteilt hat, ehe sie in Dienst gestellt worden sind.

Diese Schiffe müssen eine amtliche Bescheinigung der betreffenden Behörde bei sich führen, in der erklärt wird, daß sie zeitlich im Dienste des betreffenden Staates stehen.

Art. 3. Hospitalschiffe der eben erwähnten Art, die aber von neutralen Ländern stammen, werden ebenfalls als solche respektiert und können nicht erobert werden, sobald die neutrale Macht, der sie angehören, sie offiziell in Dienst genommen und

*) Weshalb ein Unterschied zwischen Hospitalschiffen und Lazaretschiffen (siehe Art. 1) gemacht wurde, ist nicht ohne weiteres verständlich.

ihre Namen den kriegführenden Mächten vor der Indienststellung mitgeteilt hat.

Art. 4. Die unter 1, 2 und 3 genannten Schiffe sollen Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen ohne Unterschied der Nationalität Hilfe angedeihen lassen.

Die Regierungen verpflichten sich, diese Schiffe zu keinerlei militärischen Operationen zu verwenden. Die Schiffe dürfen die Bewegungen der Kriegsschiffe in keiner Weise hindern.

Sie sollen während und nach der Schlacht auf eigene Verantwortung und Gefahr operieren.

Die kriegführenden Mächte sollen über sie das Recht der Kontrole üben; sie können ihre Hilfe zurückweisen und ihre Entfernung beantragen, ihnen eine bestimmte Richtung angeben, einen Kommissar an Bord senden, sie sogar festhalten, wenn der Ernst der Sachlage solches erfordert.

Die Befehle sollen so weit wie möglich in das Schiffsjournal eingetragen werden.

Art. 5. Die Militär-Hospitalschiffe sollen eine weiße Flagge führen*) mit einem horizontalen grünen Band (Streifen) von $1\frac{1}{2}$ Meter Breite. Die anderen unter 2 und 3 genannten Schiffe sollen dies horizontale Band in rot führen. Dieselben Flaggen müssen auch durch die Boote der betreffenden Schiffe geführt werden.

Alle Lazaretschiffe sollen neben der Nationalflagge die mit dem roten Kreuz führen, wie sie durch die Genfer Konvention**) festgesetzt ist.

---

*) In welchem Topp oder wo sonst diese Flagge zu führen ist, wird noch festzustellen sein.

**) Die Genfer Konvention vom 22. August 1864 ließ den Seekrieg unberücksichtigt. Eine Nachtragskonvention vom Jahre 1868 ist über den Entwurf nicht hinausgekommen. Infolge der Beratungen über diese Nachtragskonvention wurde für die deutsche Marine das Folgende bestimmt:

a. die weiße Armbinde mit rotem Kreuz für den Rock ist 5″ = 13 cm hoch und hat ein stehendes rotes Kreuz, dessen Schenkel $3\frac{1}{2}$″ = 9,1 cm hoch und breit sind. Das Kreuz selbst ist 1,125″ = 3,9 cm breit;

b. die Binde für den Überzieher ist 7″ = 18,2 cm hoch, sonst wie die unter a beschriebene;

c. die kleine weiße Flagge für Ambulanzen und Krankentransportboote ist 24″ = 62,6 cm hoch und 28″ = 72,8 cm breit. Das rote Kreuz hat 15″ = 39 cm breite und hohe Schenkel. Das Kreuz selbst ist $3\frac{1}{2}$″ = 9,1 cm breit;

Art 6. Neutrale Handelsschiffe, Jachten und Boote, welche Kranke, Verwundete oder Schiffbrüchige der kriegführenden Mächte an Bord haben, können dieses Transports halber nicht erobert werden; sie bleiben jedoch der Eroberung ausgesetzt, sobald sie die Neutralität verletzt haben.*)

Art. 7. Das Kirchen-, Medizinal- und Lazaretpersonal ist unverletzbar und kann nicht kriegsgefangen gemacht werden. Beim Verlassen des Schiffes nimmt es seine Privatinstrumente mit sich.

Das Personal bleibt an der Arbeit, so lange es nötig ist, und darf sich erst entfernen, wenn der Oberbefehlshaber die Erlaubnis dazu erteilt hat.

Art. 8. Verwundete oder kranke Matrosen und Soldaten werden an Bord ohne Unterschied der Nationalität durch die Sieger verpflegt und versorgt.

Art. 9. Schiffbrüchige, die dem Gegner in die Hände fallen, werden kriegsgefangen. Es bleibt dem Oberbefehlshaber anheim gestellt, sie festzuhalten oder in einen neutralen Hafen zu schicken. Werden sie in einem Hafen ihres eigenen Vaterlandes abgesetzt, so dürfen sie an diesem Kriege nicht wieder teilnehmen.

Art. 10. Schiffbrüchige, Kranke und Verwundete, die in einem neutralen Hafen abgesetzt werden, müssen mit Zustimmung der dortigen Behörden so beaufsichtigt werden, daß sie sich nicht wieder an den Operationen beteiligen können.

Die Verpflegungs- und Aufnahmekosten trägt der Staat, dem die Schiffbrüchigen, Verwundeten und Kranken angehören.**)

Indem schließlich die Konferenz in Erwägung zog, daß seitens der Bundesregierung der Schweiz bereits vorbereitende Schritte zur Revision der Genfer Kon-

---

d. die große Flagge für die Hospital- und Krankenschiffe sowie für die Lazarete der in Kriegszustand erklärten Häfen ist 74″ = 192,4 cm hoch und 76″ = 197,6 cm breit. Die Schenkel des roten Kreuzes sind etwa 50″ = 130 cm lang. Das Kreuz selbst ist 12″ = 31,2 cm breit.

Die Armbinden sind von dem gesamten Heilpersonal am linken Arme um den Ärmel der erwähnten Bekleidungsstücke zu tragen.

*) Zu diesem Artikel hat Kapitän Mahan der Kriegsflotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika einen Zusatz beantragt, betreffend die Lage von Schiffbrüchigen und Verwundeten, die durch ein zufällig in die Nähe des Gefechtsfeldes gekommenes Schiff aufgenommen worden sind.

**) Eine andere Fassung des Artikels 10 wurde beabsichtigt. Änderungen des Entwurfs sind überhaupt nicht ausgeschlossen.

vention gethan sind, sprach sie den Wunsch aus, daß in einem kurzen Zeitraume zur Zusammensetzung einer Spezialkommission geschritten werde, welche zum Zweck die Revision dieser Konvention hat.

Schützt im Seekriege neutrale Flagge die Ladung eines Handelsschiffes, wenn diese Ladung nicht Kriegskontrebande ist?

Auf einem im Jahre 1856 zu Paris abgehaltenen internationalen Kongreß einigten sich die zivilisierten Staaten, mit Ausnahme von Spanien, Mexiko und den Vereinigten Staaten von Nordamerika über folgende Punkte:

1) Die Kaperei wird abgeschafft. (Darunter ist das Erteilen von Kaperbriefen an Private verstanden.)

2) Neutrale Flagge deckt feindliches Gut, sofern es nicht Kriegskontrebande ist.

3) Neutrales Gut auf feindlichen Schiffen ist frei, wenn es nicht Kriegskontrebande ist.*)

Von der Lückenhaftigkeit und Unzulänglichkeit dieser Abmachungen ist die Handelsschiffahrt unter deutscher Flagge um die Wende des 19. Jahrhunderts sehr empfindlich berührt worden, wie wir nachstehend näher ausführen.

Die deutsche Ostafrikalinie in Hamburg ist für die Unterhaltung des Verkehrs mit der ostafrikanischen Küste vom Deutschen Reich seit dem Jahre 1891 subventioniert (mit Geld unterstützt).

Sie unterhielt im Jahre 1899 diesen Verkehr mit den Dampfern:

*) Spanien, Mexiko und die Vereinigten Staaten von Nordamerika standen auf dem Standpunkt, daß es durchaus nicht genüge, das Kaperwesen zu beseitigen, sondern daß ein dauernder Schutz des Privateigentums zur See geschaffen werden müsse, indem man auch das staatliche Prisenrecht beseitige. England erklärte, das staatliche Prisenrecht nicht aufgeben zu können. Infolgedessen traten die erwähnten Staaten der Pariser Deklaration überhaupt nicht bei.

König	3300	Tonnen
Herzog	3300	"
Kanzler	3600	"
Kaiser	3300	"
Admiral	3000	"
General	3000	"
Reichstag	2600	"
Bundesrat	2600	"
Sultan	3200	"
Setos	2200	"
Safari	1600	"
Peters	600	"

Die Schiffe liefen (und laufen noch) vierzehntägig auf der Strecke Hamburg-Delagoa-Bay-Durban durch den Suezkanal in beiden Richtungen. Unterwegs werden viele Häfen und Plätze an der europäischen und afrikanischen Küste angelaufen.

Wenn diese und andere Schiffe die Post im Auftrage der deutschen Reichspost-Verwaltung befördern, so haben sie die Reichspostflagge im Großtopp zu setzen. (Siehe S. 3, 39 und 98.) Sie sind und heißen alsdann Reichspostdampfer. — Als Nationalflagge führen sie die deutsche Handelsflagge; die Reichspostflagge ist nur Abzeichen. (Siehe die Abbildung auf Seite 3.) — Ein Schiff, das die Reichspostflagge als Nationalflagge, also am Heck oder an der Gaffel führt, muß Eigentum des Deutschen Reichs und mit Offizieren besetzt sein, die Reichsbeamte sind. Solche Schiffe besitzt das Deutsche Reich bis jetzt nicht.

Infolge des Krieges, welcher im Herbst 1899 zwischen Großbritannien und der südafrikanischen Republik, verbündet mit dem Oranje-Freistaat eintrat, geschah nun das Folgende:

1) Am 29. Dezember 1899 wurde der deutsche Postdampfer „Bundesrat" von einem britischen Kriegsschiff vor der Delagoa-Bay angehalten und nach Durban gebracht. Dort wurde die Ladung entlöscht und von den britischen Behörden untersucht. Am 18. Januar 1900 wurde das Schiff freigegeben, weil sich herausgestellt hatte, daß in der Ladung keine Kriegskontrebande war. Die Post hatte der deutsche Kreuzer „Kondor" inzwischen nach der Delagoabay gebracht.

2) Am 4. Januar 1900 wurde der deutsche Postdampfer „General" auf der Reise von Hamburg nach Durban in Aden

von britischen Marinemannschaften besetzt und zur Löschung der Ladung gezwungen. Nach 8 Tagen wurde das Schiff freigegeben, weil sich herausgestellt hatte, daß in der Ladung keine Kriegskontrebande war.

3) Am 7. Januar 1900 wurde der deutsche Postdampfer „Herzog" von einem britischen Kriegsschiff in Durban eingebracht. Dieses Schiff hatte des Kriegszustandes wegen, entgegen dem Reiseplan, den Weg um das Kap der guten Hoffnung gemacht. Es durfte nach vier Tagen seine Reise nach der Delagoabay fortsetzen.

In der Sitzung des Deutschen Reichstags am 19. Januar 1900 äußerte sich zu dieser Angelegenheit der Staatssekretär des Äußern, Graf von Bülow, auf eine durch den Abgeordneten Möller (Duisburg) an die Regierung gerichtete Interpellation wie folgt:

„Feststehende und für alle Seemächte bindende Rechtssätze über die Befugnisse der Neutralen, Handel zu treiben nach einem kriegführenden Lande, und über die Befugnisse der Kriegführenden gegenüber diesem neutralen Handel giebt es noch nicht. Es ist ja wiederholt vorgeschlagen worden, auf dem Wege internationaler Vereinbarung die strittigen Punkte des internationalen Seekriegsrechts zu regeln. Bis jetzt ist aber diese Regelung immer noch gescheitert an den Schwierigkeiten, die sich aus den divergierenden Ansichten der verschiedenen Mächte ergeben. Noch auf der Haager Friedenskonferenz ist der Versuch gemacht worden, diese Frage in den Bereich der Beratungen zu ziehen. Das Ergebnis war aber schließlich doch nur, daß die Haager Konferenz den Wunsch ausdrückte, es möchte auf dem Wege weiterer internationaler Konferenzen versucht werden, einerseits die Rechte und Pflichten der Neutralen, andererseits die Frage des Privateigentums zur See zu regeln. Das Deutsche Reich würde seine Zustimmung und Unterstützung nicht versagen, wenn unter Mitwirkung anderer Mächte sich die Aussicht böte, auf dem Wege internationaler Vereinbarung einer internationalen Regelung der strittigen Punkte des Seerechts näher treten zu können, als dies bisher der Fall ist.

Vorläufig aber ist das Seerecht noch sehr flüssig. Das Seerecht ist noch sehr dehnbar und sehr lückenhaft. Das Seerecht besitzt noch zahlreiche Lücken, welche, wie die Verhältnisse heute liegen, in kritischen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegen. Mit einem Wort, auf dem Gebiete des Seerechts ist der Macht-

standpunkt noch lange nicht überwunden worden durch den Rechtsstandpunkt. Als praktisch giltiges Recht, dessen Bruch nach unserer Auffassung eine Verletzung völkerrechtlicher Verträge und völkerrechtlicher Gebräuche darstellen würde, möchte ich im Einvernehmen mit den anderen diesseits beteiligten Ressorts die nachstehenden Sätze aufstellen:

1) Neutrale Handelsschiffe auf hoher See oder in den Territorialgewässern der Kriegführenden unterliegen — von dem in den vorliegenden Fällen nicht in betracht kommenden Konvoirecht abgesehen — dem Visitationsrecht der Kriegsschiffe der kriegführenden Teile. Dies gilt zweifellos für die vom Kriegsschauplatz nicht zu weit entfernten Gewässer. Für Postdampfer bestehen zur Zeit noch keine besonderen Vereinbarungen.

2) Das Visitationsrecht ist möglichst schonend und ohne unnötige Belästigung auszuüben. Das Verfahren bei der Visitation zerfällt je nach den Umständen des einzelnen Falles in zwei oder drei Akte: Anhalten des Schiffes, Prüfung der Papiere, Durchsuchung des Schiffes. Die beiden ersteren Handlungen können jederzeit ohne weiteres vorgenommen werden. Besteht danach ein Verdacht, so ist die Durchsuchung des Schiffes zulässig.

3) Hat sich bei der Anhaltung das neutrale Schiff widersetzt, oder ergiebt die Prüfung der Papiere Unregelmäßigkeiten, oder stellt sich das Vorhandensein von Kontrebande heraus, so kann das Schiff des Kriegführenden das neutrale Schiff aufbringen, damit die Sache vom zuständigen Prisengericht geprüft und entschieden werde.

4) Begriffsmäßig werden unter Kriegskontrebande nur für den Krieg geeignete und zugleich für eine der Kriegsparteien bestimmte Waren oder Personen zu verstehen sein. Welche Arten von Waren hiernach unter den Begriff fallen können, ist streitig und wird, abgesehen etwa von Kriegswaffen und Kriegsmunition, sich in der Regel nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falles entscheiden lassen, es sei denn, daß die kriegführende Macht ausdrücklich die Gegenstände, die sie als Kontrebande zu behandeln beabsichtigt, den Neutralen in giltiger Form bekannt gegeben und von diesen keinen Widerspruch erfahren hat.

5) Die vorgefundene Kontrebande unterliegt der Wegnahme; ob mit oder ohne Werterſatz, hängt von der Lage des einzelnen Falles ab.

6) War die Aufbringung nicht gerechtfertigt, so ist der kriegführende Staat zur unverzüglichen Freigabe von Schiff und Ladung und zu vollständiger Schadensersatzleistung verpflichtet.

Hiernach ließe sich gegen die auf hoher See bezw. in Aden erfolgte Anhaltung der drei Dampfer der „Deutschen Ostafrikalinie" und gegen die Prüfung ihrer Papiere ein Einwand aus der jetzigen Lage des praktischen Völkerrechts nicht begründen. Dagegen läßt dasselbe die thatsächlich ohne ausreichend begründeten Verdacht stattgehabte Verbringung des „Bundesrat" und des „Herzog" nach Durban und das Entlöschen der Ladungen des „Bundesrat" und des „General" als nicht gerechtfertigt erscheinen.

Wie ich bei dieser Gelegenheit noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, die englische Regierung zu veranlassen, in der Behandlung der nach der Delagoabay bestimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die größte Sicherung gewährleistet. Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, daß für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen nach einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Kriegskontrebande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung beanstandet. Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offen gehalten, einesteils weil es uns darauf ankommen mußte, möglichst schnell zu einer praktischen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen, und sodann, weil thatsächlich der aufgestellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat.

Den Standpunkt, meine Herren, den wir auf Grund dieser generellen Rechtsauffassung, von der wir annehmen, daß sie sich deckt mit der allgemeinen Auffassung der zivilisierten Welt, gegenüber der Beschlagnahme unserer Schiffe eingenommen haben, — diesen Standpunkt möchte ich dahin zusammenfassen: Wir erkennen die Rechte an, welche das Völkerrecht der kriegführenden Parteien gegenüber dem neutralen Schiff, dem neutralen Handel, dem neutralen Verkehr wirklich einräumt. Wir verkennen nicht die Pflichten, welche der Kriegszustand dem neutralen Reeder, dem neutralen Kaufmann, dem neutralen Schiff auferlegt. Aber wir verlangen, daß die Kriegführenden ihre Befugnisse nicht über die Grenzen der absoluten Kriegsnotwendigkeit ausdehnen. Wir verlangen, daß die kriegführenden Parteien die unveräußerlichen Rechte des legitimen Handels der Neutralen achten.

Und wir fordern vor allem, daß die kriegführenden Parteien ihr Recht der Untersuchung und der eventuellen Beschlagnahme des neutralen Schiffes und der neutralen Ware in einer Weise ausüben, welche den Notwendigkeiten der Aufrechterhaltung des neutralen Handels und normaler Beziehungen zwischen befreundeten und gesitteten Völkern entspricht.

Von dieser Auffassung ausgehend, haben wir in London sofort ernste Verwahrung eingelegt gegen das Vorgehen der englischen Seebehörden.

Wir verlangten in erster Linie die unverzügliche Freigabe der Reichspostdampfer „Bundesrat", „General" und „Herzog". Die Postdampfer „General" und „Herzog" sind auf unsere Vorstellung hin alsbald freigegeben worden; die Freigabe des „Bundesrats" ist gestern erfolgt.

Zweitens forderten wir Schadenersatz für die ungerechtfertigt erfolgte Festhaltung unserer Schiffe und die dadurch den beteiligten Reichsangehörigen entstandenen Verluste. Die Schadenersatzpflicht ist von England im Prinzip anerkannt worden. Die britische Regierung hat sich bereit erklärt, jede legitime Genugthuung zu geben.

Drittens wiesen wir auf das Bedürfnis hin, an die englischen Schiffskommandanten Weisungen zu erlassen, alle deutschen Handelsschiffe außerhalb der Nähe des Kriegsschauplatzes, jedenfalls aber von Aden ab nordwärts, nicht zu behelligen. Die englische Regierung hat daraufhin Instruktionen erlassen, denen zufolge die Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen in Zukunft weder in Aden noch in gleicher oder weiterer Entfernung vom Kriegsschauplatze stattfinden darf.

Viertens: Wir haben es als in hohem Grade wünschenswert bezeichnet, daß die englische Regierung die englischen Schiffskommandanten anweise, Dampfer, welche mit der deutschen Postflagge fahren, nicht anzuhalten. Die englische Regierung hat hierauf Instruktionen erlassen, denen zufolge deutsche Postdampfer nicht auf bloßen Verdacht hin angehalten und durchsucht werden sollen. Diese Instruktion verbleibt in Kraft, bis etwa zwischen beiden Regierungen ein anderes spezielles Arrangement getroffen wird.

Fünftens haben wir in London die Unterwerfung aller nicht anderweitig erledigten strittigen Fragen unter ein schleunig einzuberufendes Schiedsgericht vorgeschlagen. Die englische Regierung hat die Hoffnung ausgesprochen, daß es der Einsetzung

eines Schiedsgerichts nicht bedürfen würde, sich aber gegebenenfalls mit der Einsetzung eines solchen für die Bemessung von Schadensersatzansprüchen einverstanden erklärt.

Endlich hat die englische Regierung ihrem Bedauern über das Vorgefallene Ausdruck gegeben.

Wir geben uns der Erwartung hin, daß sich derartige bedauerliche Zwischenfälle nicht wiederholen werden. Wir hoffen, daß die englischen Seebehörden nicht wieder ohne ausreichenden Grund in übereilter und unfreundlicher Weise gegen unsere Schiffe vorgehen werden.

Schon die Reellität und Loyalität der deutschen Reedereien, welche sich auch bei diesem Anlasse wieder bei der „Deutschen Ostafrikalinie" bewährt hat, sollte das verhindern und die Rücksicht, welche man sich unter befreundeten Staaten schuldet, sollte es erst recht verhindern.

Gerade weil wir aufrichtig bestrebt sind, gute und freundliche Beziehungen zwischen England und Deutschland aufrecht zu erhalten, wünschen wir, daß nicht Vorkommnisse eintreten, welche in hohem Maße geeignet sind, die Aufrechterhaltung solcher Beziehungen zu erschweren, die nur möglich ist auf der Basis voller Parität und gegenseitiger Rücksichtnahme.

Das Deutsche Reich, welches seit dreißig Jahren, seit seinem Bestehen, so oft bewiesen hat, wie fern ihm aggressive Tendenzen liegen, hat ein Anrecht darauf, von allen anderen Staaten in der rücksichtsvollsten Weise behandelt zu werden.

(Lebhafter anhaltender Beifall.)

Die dankenswerte Thatsache, daß die heutige Interpellation unterstützt worden ist von der sehr großen Mehrheit dieses Hauses, beweist aufs neue, daß, wo es sich um die Wahrung des Rechtsstandpunkts und um die Wahrung nationaler Rechtstitel handelt, zwischen diesem hohen Hause und den verbündeten Regierungen jene Übereinstimmung besteht, welche eine sichere Stütze unserer auswärtigen Politik ist."

Soweit die Rede des Grafen von Bülow, welche den deutschen Standpunkt klar genug legt. Möge unsere Nation daraus den einzig richtigen Schluß ziehen und begreifen, daß *uns eine starke deutsche Kriegsflotte bitter not thut, damit wir stets in der Lage sind,* **zum Schutze unserer Flagge** *die Seemacht da eintreten zu lassen, wo das Seerecht aufhört.*

Die Marconische Telegraphie ohne Draht in Verbindung mit dem internationalen Signalverkehr.

Während unser Buch in Druck war, schwebten die Versuche, die Marconische Telegraphie ohne Draht für die Sicherheit der Schiffahrt, insbesondere für das Nachrichtenwesen nutzbar zu machen. So hatte z. B. nach dem vierten Rundschreiben des „Deutschen Nautischen Vereins" vom 2. Dezember 1899 die Firma Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, im Jahre 1899 folgenden Versuch gemacht: Es wurde telegraphiert zwischen dem auf der Linie Kiel-Korsör verkehrenden Postdampfer „Prinz Sigismund" und einer zu Laboe am Eingang des Kieler Hafens errichteten Landstation. Die Verständigung gelang auf einer mittleren Entfernung von 30 km (16 Seemeilen), auf einer äußersten Entfernung von 45 km (24 Seemeilen).

Zu Ende des Jahres 1899 hat die weltbekannte Schiffahrtsgesellschaft „Norddeutscher Lloyd" in Bremen die Verbindung von Borkum-Riff-Feuerschiff mit der Insel Borkum versucht. Bei dem Versuch waren Marconi und Vertreter des Reichspostamts sowie der Regierung zu Aurich zugegen.

Danach wird der Norddeutsche Lloyd die Verbindung ausführen lassen. Durch einen angemessenen Zuschlag zu den Telegrammgebühren wird er die Verbindung der Schiffahrt im allgemeinen dienstbar machen. Weitere Versuche sind im Gange. Die Ausgestaltung des Dienstes steht noch nicht fest.

Die telegraphische Verbindung oder die Fernsprechverbindung von in See ausliegenden Feuerschiffen mit der Küste ist ein langgehegter Wunsch der Seefahrer. Alle mit Kabeln gemachten Versuche versagten oder gelangen nur teilweise, weil die Kabel verletzt wurden oder sich abdrehten.

Das Feuerschiff Borkum-Riff, diese westliche Warte des deutschen Reiches, liegt 19 Seemeilen (35 km) nordwestlich von der Insel Borkum, also in freier See auf der Linie von den deutschen Nordseehäfen nach dem Kanal la Manche und umgekehrt. Es ist nun für die deutsche Seeschiffahrt von größter Bedeutung, wenn jedes bei Borkum-Riff-Feuerschiff passierende Schiff seiner Reederei oder dem Makler durch Telegraph gemeldet werden kann. Wir greifen ein beliebiges Beispiel heraus: Ein Passagierdampfer

(Schnelldampfer auf der Linie New-York-Hamburg) konnte, von Westen kommend, sein Unterscheidungssignal*) bei Dover wegen Nebels nicht zeigen. Er zeigt es jetzt bei Borkum-Riff-Feuerschiff und die Benachrichtigung der Beteiligten kann nachgeholt werden. — Noch wichtiger wird die Möglichkeit der Mitteilung in Havariefällen. Das beschädigte Schiff teilt sich dem Feuerschiff durch Signale mit und dieses telegraphiert den Inhalt der Signale weiter.

Im ganzen haben wir es also mit einer in die See verlegten Seetelegraphen-Anstalt, wie sie auf Seite 34 beschrieben sind, zu thun. Daß eine derartige Einrichtung für den Verkehr desto wichtiger ist, je weiter sie seewärts liegt, leuchtet ohne weiteres ein.

Dem hoch verdienstvollen Unternehmen des „Norddeutschen Lloyd" in Bremen wird sicher der Dank des deutschen Publikums nicht fehlen.

Verzeichnis und Beschreibung von Flaggen verschiedener Staaten.

Allgemeines.

Wir haben nachstehend die Angaben über die Flaggen verschiedener Staaten alphabetisch geordnet, damit eine Auskunft darüber in diesem Handbuch nicht fehle. Im übrigen verweisen wir auf den Atlas: „Flaggen aller Länder", Flaggendruckerei, Hannoversche Fahnenfabrik von Franz Reinecke zu Hannover, zu beziehen von der genannten Firma.

Die Form der verschiedenen Nationalflaggen betreffend bemerken wir, daß sie fast ohne Ausnahme rechteckig ist. Wo solche Ausnahmen eintreten, sind sie angegeben. — Das Verhältnis der Länge zur Breite (Höhe) ist wechselnd, also bei den Flaggen verschiedener Staaten verschieden.

Ägypten.

Kriegs- und Handelsflagge: rot, in der Mitte ein weißer Halbmond mit der Wölbung nach innen, rechts daneben ein weißer Stern mit sechs Zacken.

*) Wegen des Unterscheidungssignals siehe Seite 31, 32 und 34. Es ist, wie auf Seite 32 angegeben, an der Küste von Großbritannien und Irland nur das Unterscheidungssignal zu zeigen, damit das Schiff gemeldet wird.

Argentinische Republik.

Kriegsflagge: Oben ein hellblauer, in der Mitte ein weißer und unten wieder ein hellblauer Streifen, alle wagerecht und alle gleich breit; in der Mitte des weißen Streifens ein stilisiertes Sonnenbild in gelb.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, aber ohne Abzeichen im weißen Streifen.

Belgien.

Handelsflagge: Innen ein schwarzer, in der Mitte ein gelber, außen ein roter Streifen, alle senkrecht und alle gleich breit.

Lotsenflagge: Handelsflagge mit weißem Rand.

Birma.

Kriegsflagge: Weiß mit stilisiertem Pfau in grün und blau in der Mitte.

Bolivia.

Kriegsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein gelber, unten ein grüner Streifen, alle wagerecht und alle gleich breit; in der Mitte des gelben Streifens ein Wappenschild mit dunklen Emblemen auf weißem Grunde.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, ohne Abzeichen im gelben Streifen.

Brasilien.

Handels- und Kriegsflagge: Grün, in der Mitte eine gelbe Raute und in der Raute ein blauer Himmelsglobus mit Emblemen.

Bulgarien.

Kriegsflagge: Oben ein weißer, in der Mitte ein grüner, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit; in der Ecke oben links ein bis in die Mitte des grünen Streifens abwärts reichendes rotes Feld mit stilisiertem Löwen in gelb.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, aber ohne Feld in der Ecke oben links.

Chile.

Kriegs- und Handelsflagge: Oben ein weißer, unten ein roter Streifen, beide wagerecht. Im weißen Streifen oben rechts ein blaues Feld mit weißem fünfzackigen Stern.

China.

Kriegsflagge: Gelb, in der Mitte ein Drachenbild in stahlblauer Farbe; in der Ecke oben links eine kleine rote Scheibe.

Handelsflagge: Rot, mit gelber Scheibe in der Mitte.

Cochinchina.

Handelsflagge: Gelb, mit schwarzer gezackter Einränderung, die Spitzen der Zacken nach innen gerichtet.

Columbia.

Handelsflagge: Oben ein gelber, in der Mitte ein blauer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht; der gelbe Streifen nimmt die halbe Breite, der blaue und rote Streifen nehmen je ein Viertel der Flaggenbreite ein. In der Mitte neun weiße fünfzackige Sterne, so angeordnet, daß sie ungefähr ein Dreieck mit der Spitze nach unten bilden und daß sechs in dem gelben, zwei in dem blauen Streifen liegen und einer in dem roten Streifen liegt. Die Zahl der Sterne entspricht der Zahl der Provinzen.

Congostaat.

Handelsflagge: Hellblau, mit fünfzackigem gelben Stern in der Mitte.

Costa-Rica.

Handelsflagge: Von oben nach unten, wagerecht in nachstehender Reihenfolge: schmaler hellblauer Streifen, schmaler weißer Streifen, breiter roter Streifen (Mitte), schmaler weißer Streifen, schmaler hellblauer Streifen.

Dänemark.

Kriegsflagge (Danebrog): Rot mit weißem römischen*) Kreuz (Danebrogskreuz), an der Außenseite ausgezackt.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, ohne Auszackung an der Außenseite.

Lotsenflagge: Handelsflagge mit weißem Rand.

Deutschland.

Siehe Seite 35 bis 123.

Dominikanische Republik.

Kriegsflagge: Ein weißes griechisches**) Kreuz. Von den durch das Kreuz gebildeten vier Feldern ist das Feld oben links dunkelblau, oben rechts dunkelrot, unten links dunkelrot, unten rechts dunkelblau; in der Mitte des Kreuzes ist ein Wappen.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, aber ohne Wappen.

---

*) Unter römischem Kreuz verstehen wir ein Kreuz, bei dem der äußere Teil des liegenden Schenkels länger ist als der innere.

**) Unter griechischem Kreuz verstehen wir ein Kreuz, bei dem alle Schenkel gleich lang sind.

Ecuador.

Handelsflagge: Wie Columbien, aber ohne Sterne.

Staatsflagge: Wie Handelsflagge, aber mit Wappen.

Frankreich.

Kriegs- und Handelsflagge: Innen ein hellblauer, in der Mitte ein weißer, außen ein roter Streifen, alle drei senkrecht und gleich breit.

Lotsenflagge: Weiß mit hellblauem Rand.

Griechenland.

Handelsflagge: Liegende Streifen, hellblau mit weiß wechselnd (5 hellblau, 4 weiß), in der Ecke oben links ein hellblaues Feld mit weißem griechischen Kreuz.

Lotsenflagge: Hellblau mit weißem Kreuz und weißem Rand.

Großbritannien und Irland.

Kriegsflagge und Flagge des Königlichen Jacht-Geschwaders, auch die weiße Flagge (White Ensign) genannt. Weiß mit rotem griechischen Kreuz; in den durch das Kreuz gebildeten vier Feldern hat dasjenige in der Ecke oben links den sogenannten Union Jack, nämlich das vereinigte St. Andreas-Georgs-*) und Patricks-Kreuz. Der Grund ist blau. Die Kreuzbalken sind rot mit weißen Rändern.

Handelsflagge, auch die rote Flagge (Red Ensign) genannt: Wie die Kriegsflagge, roter Grund; auch hier in der Ecke oben links der Union Jack.

Flagge von Handelsschiffen, deren Führer der Marine-Reserve (Naval Reserve) als Offiziere angehören, auch blaue Flagge (Blue Ensign) genannt: Blauer Grund, in der Ecke oben links der Union Jack.**)

Bugsprietflagge (Gösch) ist für Kriegsschiffe der einfache Union Jack (Plain Union Jack), für Handelsschiffe der auch als Lotsenflagge dienende weiße (d. h von einem weißen Streifen eingefaßte) Union Jack (Border Jack).

*) Bei dem Georgs-Kreuz sind die stehenden Schenkel kürzer als die liegenden; bei dem Andreaskreuz liegen die Schenkel diagonal.

**) Auch Regierungsschiffe, d. h. solche dem Staate gehörenden Schiffe, welche nicht Kriegsschiffe sind, führen vielfach die blaue Flagge mit Abzeichen. Die Zahl solcher Flaggen ist so groß, daß wir dieselben hier nicht angeben können.

Lotsenflagge: Der weiß eingeränderte Jack, oder eine andere englische Flagge (etwa die Handelsflagge) von einem weißen Streifen eingefaßt, dessen Breite 1/5 der Flaggenbreite ist, stets im Vortopp zu heißen.

Flagge für Lloyds Signalstationen*): Dunkelblau mit weißem griechischen Kreuz. In der Ecke oben links der Union Jack; in der Ecke unten links auf blauem Felde das Wappen von Lloyds, bestehend unten in blauem Felde mit gelbem liegenden Anker und oben in weißem Felde mit rotem Georgskreuz.

Guatemala.

Handelsflagge: Innen ein blauer, in der Mitte ein weißer, außen ein blauer Streifen; alle wagerecht und gleich breit.

Haitianische Republik.

Handelsflagge: Ein dunkelblauer Streifen oben, ein dunkelroter Streifen unten, beide wagerecht und gleich breit.

Hawai.

Handelsflagge: Von oben nach unten gezählt folgende gleich breite liegende Streifen: weiß, rot, blau, weiß, rot, blau, weiß, rot; oben links in der Ecke ein kombiniertes Georgs- und Andreaskreuz in rot und schwarz auf blauem Felde.

Honduras.**)

Handelsflagge: Oben ein blauer Streifen, in der Mitte ein weißer und unten ein blauer Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Italien.

Kriegsflagge: Innen ein grüner, in der Mitte ein weißer, außen ein roter Streifen; alle senkrecht und gleich breit. In der Mitte des weißen Streifens ein blau eingerändertes Wappenschild mit weißem Kreuz auf rotem Grunde, darüber eine Krone.

Handelsflagge: Wie die Kriegsflagge, aber ohne Krone über dem Wappenschild.

Lotsenflagge: Weiß mit blauem Rechteck in der Mitte.

---

*) Siehe Seite 32.

**) Die Staaten Honduras, Nicaragua und Salvador bildeten eine Zeit lang die „Große Republik von Zentralamerika". Dieselbe ist im Jahre 1899 aufgehoben und alle drei Staaten haben ihre volle Unabhängigkeit wieder erlangt.

Japan.

Kriegsflagge: Rot mit weißen Strahlen, die von der Mitte radial nach außen laufen und von innen nach außen an Breite zunehmen.

Handelsflagge: Weiß mit roter Scheibe in der Mitte.

Korea.

Handelsflagge: Weiß mit blau und roter Scheibe in der Mitte. In jeder der vier Ecken Schriftzüge in blau.

Liberia.

Handelsflagge: Wagerecht rot und weiß gestreift, 6 rote, 5 weiße Streifen; in der Ecke oben links ein blaues Feld mit weißem fünfzackigen Stern.

Madagaskar.

Handelsflagge: Oben ein blauer, in der Mitte ein weißer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit; an der Innenseite des weißen Streifens ein roter Halbmond mit Wölbung nach innen.

Marokko.

Handelsflagge: Rot.

Mexico.

Kriegsflagge: Innen ein grüner, in der Mitte ein weißer, außen ein roter Streifen; alle senkrecht und gleich breit. In der Mitte des weißen Streifens das Bild eines Papageis mit ausgebreiteten Flügeln in dunklen Farben.

Handelsflagge: Wie die Kriegsflagge, aber ohne Sinnbild in der Mitte.

Monaco.

Kriegsflagge: Weiß, in der Mitte ein Wappenschild in weiß und rot mit Krone darüber.

Handelsflagge: Oben ein roter, unten ein weißer Streifen; beide wagerecht und gleich breit.

Montenegro.

Kriegsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein blauer, unten ein weißer Streifen; alle wagerecht und gleich breit; in der Mitte des blauen Streifens ein Symbol mit Krone darüber.

Handelsflagge: Weiß mit rotem griechischen Kreuz.

Nicaragua.

Handelsflagge: Wie Honduras.

Niederlande.

Kriegs- und Handelsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein weißer, unten ein blauer Streifen; alle wagerecht und gleich breit.

Lotsenflagge: Kriegs- und Handelsflagge mit weißem Rand.

Norwegen.

Kriegsflagge: Rot mit blauem römischen Kreuz, in der Ecke oben links das norwegisch-schwedische Unionszeichen in den Farben beider Länder: blau, rot und gelb; die Flagge ist außen doppelt ausgezackt.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, aber ohne Auszackung an der Außenseite und seit dem 15. Dezember 1899 auch ohne Unionszeichen in der Ecke oben links.*)

Lotsenflagge: Die Handelsflagge mit blauem Rand.

Oranje-Freistaat.

Handelsflagge: Wagerecht weiß und gelb gestreift, vier weiße, 3 gelbe Streifen; in der Ecke oben links die niederländischen Farben: rot, weiß, blau.

Österreich-Ungarn.

Kriegsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein weißer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit. In der Mitte des weißen Streifens ein gelb eingefaßtes rotes Wappenschild mit weißen Querbalken, darüber eine offene gelbe Bügelkrone.

Handelsflagge: Die Kriegsflagge mit folgenden Änderungen: In dem unteren Streifen ist die innere Hälfte rot, die äußere grün. In dem mittleren weißen Streifen befindet sich links dasselbe Wappenschild wie in der Kriegsflagge, rechts ein zweites Wappenschild, ebenfalls gelb eingefaßt und senkrecht geteilt, der linke Teil enthält einen weißen Querbalken in rotem Felde, der rechte ein weißes Patriarchenkreuz, hervorgehend aus einem

*) Die Beseitigung des Unionszeichens der norwegischen Handelsflagge ist bekanntlich nach langen Debatten in dem norwegischen Parlament zu stande gekommen. — Die Kriegswerften, Kriegshäfen, Kasernen, Militär-Schulgebäude, Militär-Werkstätten u. s. w. führen die Flagge mit dem Unionszeichen weiter.

gekrönten grünen Dreiberge, ebenfalls in rotem Felde. Darüber das Abbild der königlich ungarischen Stephanskrone. Das Verhältnis der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei.

Lotsenflagge: Wie Kriegsflagge, beziehungsweise Handelsflagge, mit weißem Rande.

Paraguay.

Handelsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein weißer, unten ein blauer Streifen; alle wagerecht und gleich breit; in der Mitte des weißen Streifens ein ellypsenförmiges Wappenschild auf weißem Grunde; in einer hufeisenförmigen Einschließung ein Löwe, darüber eine Wage mit der Jakobinermütze, unter der Mütze die Inschrift: Paz ȳ Justicia (Friede und Freiheit); das Ganze außen von Flaggen- und Kriegs-Emblemen umgeben. — Seltener kommt ein anderes Wappenschild zur Anwendung, das einen fünfzackigen Stern, eingeschlossen von Laubdekoration, zeigt.

Persien.

Handelsflagge: Weiß mit grünem Rand, in der Mitte des weißen Feldes ein gelber Löwe mit Schwert in der rechten Vorderpranke.

Peru.

Kriegsflagge: Innen ein roter, in der Mitte ein weißer, außen ein roter Streifen, alle senkrecht und gleich breit; in der Mitte des weißen Streifens ein Wappen mit vielen Emblemen.

Handelsflagge: Innen ein roter Streifen, in der Mitte ein gelber, außen ein roter Streifen; alle senkrecht und gleich breit.

Portugal.

Kriegs- und Handelsflagge: Innen ein blauer, außen ein weißer Streifen, beide senkrecht und gleich breit; in der Mitte ein rot und weißes Wappenschild mit Emblemen, darüber eine gelbe Krone.

Bugsprietflagge der Kriegsschiffe (Jack nacional oder Jaque nacional): Weiß mit blauem Rand; in der Mitte des weißen Feldes das Wappenschild der Kriegs- und Handelsflagge. Ist auch Lotsenflagge.

Rumänien.

Handelsflagge: Innen ein blauer, in der Mitte ein gelber, außen ein roter Streifen; alle wagerecht und gleich breit.

Rußland.

Kriegsflagge: Weiß mit blauem Andreaskreuz.

Handelsflagge: Oben ein weißer, in der Mitte ein blauer, unten ein roter Streifen; alle wagerecht und gleich breit.

Lotsenflagge: Handelsflagge mit weißem Rand.

Salvador.

Handelsflagge: Blau und weiß, wagerecht gestreift; in der Ecke oben links ein rotes Feld mit zwölf weißen Sternen.

Samos.

Handelsflagge: Oben ein roter, unten ein etwas breiterer blauer Streifen, beide wagerecht; in der Mitte des inneren Drittels der Flagge ein weißes griechisches Kreuz.

Schweden.

Kriegsflagge: Blau mit gelbem römischen Kreuz; in der Ecke oben rechts das schwedisch-norwegische Unionszeichen in blau, rot und gelb (siehe S. 140 unter Norwegen); die Flagge ist außen doppelt ausgezackt.

Handelsflagge: Wie Kriegsflagge, aber ohne Auszackung an der Außenseite.

Lotsenflagge: Das Unionszeichen der Kriegsflagge mit gelbem Rand.

Schweiz.

Handelsflagge: Rot mit weißem griechischen Kreuz; die Schenkel des Kreuzes reichen nicht bis an die Ränder der Flagge.

Serbien.

Handelsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein blauer, unten ein weißer Streifen, alle wagerecht und gleich breit; in der Mitte des blauen Streifens ein Wappenschild in weiß auf rotem Grunde mit Krone darüber.

Siam.

Handelsflagge: Rot, mit dem Bilde eines weißen Elephanten in der Mitte.

Spanien.

Kriegsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein gelber, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit; an der Innenseite des gelben Streifens ein Wappenschild von ovaler Form mit Krone darüber.

Handelsflagge: Oben ein schmaler gelber Streifen, darunter ein schmaler roter Streifen, in der Mitte ein breiter gelber Streifen, unten ein schmaler roter Streifen, dann ein schmaler gelber Streifen; alle wagerecht.

Lotsenflagge: Rot und weiß karriert.

Südafrikanische Republik. (Transvalstaat.)

Handelsflagge: Links ein senkrechter grüner Streifen von einem Sechstel der Flaggenlänge, daneben die Farben der niederländischen Flagge: rot, weiß, blau. Siehe Seite 140.

Tahiti.

Handelsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein weißer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit; oben links in einem Felde, das über den oberen Streifen nach unten reicht, die Farben der französischen Flagge.

Tonga.

Handelsflagge: Rot, in der Ecke oben links ein rotes Kreuz in weißem Felde.

Tripolis.

Kriegsflagge: Rot, an der Innenseite ein weißer Halbmond mit der Wölbung nach innen, in der Hohlseite desselben ein weißer Stern mit fünf Zacken.

Handelsflagge: Von oben nach unten wagerechte Streifen in nachstehender Folge: rot, grün, weiß, rot, weiß, grün, rot.

Türkei.

Kriegsflagge: Rot, in der Mitte ein weißer Halbmond mit der Wölbung nach innen, daneben ein weißer Stern mit fünf Zacken.

Handelsflagge: Grün, in der Mitte eine rote Scheibe und in dieser ein weißer Halbmond mit der Wölbung nach innen.

Lotsenflagge: Weiß mit rotem Rand.

Tunis.

Handelsflagge: Von oben nach unten folgende wagerechte Streifen: blau, rot, grün, rot, blau.

Uruguay.

Handelsflagge: Weiß und blau, wagerecht gestreift (fünf weiße, vier blaue Streifen); in der Ecke oben links eine gelbe stilisierte Sonne auf weißem Felde.

Venezuela.

Staatsflagge: Oben ein gelber, in der Mitte ein hellblauer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit; in der Mitte des blauen Streifens sieben weiße fünfzackige Sterne. In der Ecke oben links ein Wappen ohne Feld.

Handelsflagge: Wie Staatsflagge ohne Wappen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Kriegs- und Handelsflagge: Rot und weiß, wagerecht gestreift; in der Ecke oben links ein blaues Feld mit soviel silbernen Sternen, als die Zahl der Einzelstaaten beträgt.

Bugspriet- und Lotsenflagge: Der Jack oder das blaue Feld der Flagge mit den Sternen.

Zanzibar.

Handelsflagge: Rot.

Die Flaggenführung deutscher Schiffe auf Innenfahrwassern.

Nach § 26 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 können deutsche Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, die Genehmigung zur Führung der Reichsflagge erlangen (siehe Seite 56 und 76). Aus der Begründung des erwähnten Gesetzes (siehe Seite 76) ist ersichtlich, daß man dabei die Verhältnisse auf der unteren Donau und auf den chinesischen Flüssen im Auge gehabt hat.*) Im übrigen heißt es an der bezüglichen Stelle ausdrücklich: „Deutsche Schiffe, welche die Flußschiffahrt vom Inlande aus nach ausländischen Revieren betreiben, wie dies vom Rhein aus geschieht, haben nicht die Reichs- sondern die Landesflagge zu führen."

Nach Artikel 4 der Reichsverfassung unterliegen der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben der Flößerei- und Schiffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand

*) Eine Allerhöchste Ordre des Kaisers, welche diese Angelegenheit regelt, steht in Aussicht.

der letzteren sowie die Fluß- und sonstigen Wasserzölle. Eine einheitliche Flagge, wie sie Artikel 55 für die Kriegs- und Handelsmarine vorschreibt, giebt es für die Binnenschiffahrt nicht.

Das Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, vom 15. Juni 1895, Reichs-Gesetzblatt für 1895, Seite 301, sieht in seinem neunten, von dem Schiffsregister handelnden Abschnitt den Zwang oder die Genehmigung zur Führung einer Flagge nicht vor.

In der „Aichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe", genehmigt vom Bundesrat in der Sitzung vom 15. Juni 1899 und in der „Übereinkunft zwischen Deutschland, Belgien und Frankreich, betreffend die Aichung der Binnenschiffe", vom 4. Februar 1898, Reichs-Gesetzblatt für 1898, Seite 299, ist bestimmt, daß jedes Innenschiff durch ein Aichzeichen oder durch eine Aichplatte gekennzeichnet wird. Nach der zuletzt erwähnten Übereinkunft enthält diese Platte:

1) die Erkennungsbuchstaben des Amtes, bei dem die Eintragung stattgefunden hat;
2) die Ordnungsnummer der Eintragung;
3) den Anfangsbuchstaben des Landes der Eintragung nämlich:

B für Belgien
D für Deutschland
F für Frankreich
N für die Niederlande.

Diese Angaben werden auf dem Hinterteil des Schiffes angemalt und in unzerstörbaren Zeichen auf den dauerhaftesten Teilen des Rumpfes wiederholt.

Eine Kennzeichnung durch die Landesflagge geht hier also nur nebenher, die Flagge ist mehr Schmuck als Kennzeichen.

Bei den größeren Reedereien auf dem Rhein, der Elbe und Oder werden gewisse Gepflogenheiten beobachtet, wonach die eigene (Landes-) Flagge am Heck und, wenn man eine andere Flagge begrüßen will, diese im Bug gesetzt wird.

Verzeichnis und Beschreibung der Flaggen oder Landesfarben der deutschen Bundesstaaten.

Allgemeines.

Wo in den folgenden Angaben eine Flagge (Handelsflagge, Landesflagge) nicht erwähnt und beschrieben ist, giebt es eine solche nicht. In den Flaggen werden dann in der Regel die Landesfarben geführt.

Verboten ist in vielen Staaten das Führen der Flaggen mit dem Landeswappen.

Anhalt.

Landesfarben: Oben ein roter, in der Mitte ein grüner, unten ein weißer Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Baden.

Landes- und Handelsflagge: Oben ein gelber, in der Mitte ein roter, unten ein gelber Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Bayern.

Landesfarben: Oben ein weißer, unten ein hellblauer Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Braunschweig.

Landesfarben: Oben ein blauer, unten ein gelber Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Bremen.

Handelsflagge: Weiß und rot wagerecht gestreift; an der Innenseite zwei senkrechte Streifen durch die wagerechten in solcher Weise gehend, daß am Flaggenstock zwei Reihen roter und weißer Vierecke entstehen.

Staatsflagge: Der Handelsflagge gleich, aber mit blauem Anker in der Ecke oben links und Symbolen in der Mitte. (Große und kleine Staats-Wappen-Flagge.)

Elsaß.

Landesfarben: Oben ein gelber, unten ein roter Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

(Für Elsaß-Lothringen giebt es eine Reichsdienstflagge, den übrigen ähnlich; links oben in der Ecke befindet sich das Wappen von Elsaß-Lothringen.)

Hamburg.

Handelsflagge: rot, mit einem von drei Türmen gekrönten Thor in der Mitte.

Staatsflagge: Siehe Seite 105 bis 106 und 110 bis 111.

Hessen.

Handelsflagge: Oben ein roter, in der Mitte ein weißer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht, der weiße Streifen etwas breiter als die beiden roten; in der Mitte des weißen Streifens ein blaues Wappenschild mit dem Bilde eines aufrecht stehenden Löwen, der ein Schwert in der rechten Vorderpranke hält.

Staatsflagge: Wie Handelsflagge, mit gelber Krone über dem Wappenschild.

Lippe.

Landesfarben: Oben ein gelber, unten ein roter Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Lothringen.

Landesfarben: Oben ein roter, unten ein gelber Streifen, beide wagerecht und gleich breit. Siehe Elsaß, Seite 146.

Lübeck.

Handelsflagge: Oben ein weißer, unten ein roter Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Staatsflagge: Der Handelsflagge gleich, aber in der Mitte der heraldische Lübeckische Adler mit dem Lübecker Wappenschild auf der Brust.

Mecklenburg.

Handelsflagge: Oben ein blauer, in der Mitte ein weißer, unten ein roter Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Staatsflagge: Wie die Handelsflagge, aber blau-gelb-rot; in der Mitte des gelben Streifens eine kreisartige Erweiterung mit dem mecklenburgischen Stierkopf.

Oldenburg.

Handelsflagge: Blau mit rotem, liegendem, römischem Kreuz.

Staatsflagge: Der Handelsflagge ähnlich.

Preußen.

Handels- und Kriegsflagge: Siehe Seite 101 bis 103.

Reuß (ältere und jüngere Linie).

Landesfarben: Oben ein schwarzer, in der Mitte ein roter, unten ein gelber Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Sachsen.

Landesfarben: Oben ein weißer, unten ein grüner Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Sachsen-Altenburg.

Wie Sachsen.

Sachsen-Koburg-Gotha.

Landesfarben: Oben ein grüner, unten ein weißer Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Sachsen-Meiningen.

Wie Sachsen-Koburg-Gotha.

Sachsen-Weimar.

Wie Sachsen-Koburg-Gotha.

Schaumburg-Lippe.

Landesfarben: Oben ein weißer, in der Mitte ein roter, unten ein blauer Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Schwarzburg-Rudolstadt.

Landesfarben: Oben ein weißer, unten ein blauer Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Schwarzburg-Sondershausen.

Landesfarben: Oben ein blauer, unten ein weißer Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Waldeck.

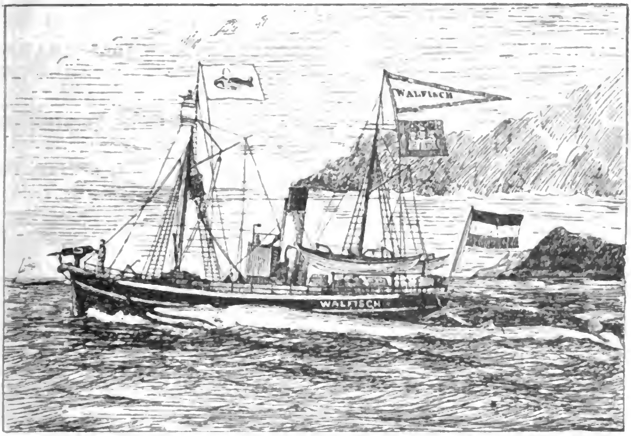
Landesfarben: Oben ein schwarzer, in der Mitte ein roter, unten ein gelber Streifen, alle wagerecht und gleich breit.

Württemberg.

Landesfarben: Oben ein schwarzer, unten ein roter Streifen, beide wagerecht und gleich breit.

Auskunftserteilung über Kontorflaggen, Flaggen und Stander der Segel-Klubs und Seglervereine,

sowie über andere Arten von Flaggen, Standern und Wimpeln.



Der deutsche Fangdampfer „Walfisch",
mehrere geschossene Wale nach der deutschen Seefischerei-Station auf der Bäreninsel schleppend, und dabei weitere Wale jagend. Am Fockmast befindet sich der Ausguckposten in der Tonne. Im Bug steht an der Harpunenkanone der Walschütze (Harpunier). Es wehen: am Heck die deutsche Nationalflagge, im Vortopp die Kontorflagge, im Großtopp die Namensstandarte, darunter die Hamburger Handelsflagge.

In Deutschland und in allen übrigen Seestaaten giebt es eine große Zahl von Schiffseignern und Reedereigesellschaften, deren Schiffe eine eigene Flagge, die sogenannte Kontorflagge, gewöhnlich im Großtopp, führen. Die von dem Verfasser geleitete Fahnenfabrik zu Hannover hat eine Zahl solcher Flaggen in ihrem schon auf Seite 134 dieses Werkes erwähnten Flaggenatlas veröffentlicht. Alle diese Flaggen nur für Deutschland zu sammeln und durch Druck oder Beschreibung zu veröffentlichen,

würde unpraktisch sein, weil die täglich eintretenden Änderungen so zahlreich sind, daß die Richtighaltung fast unmöglich wird.

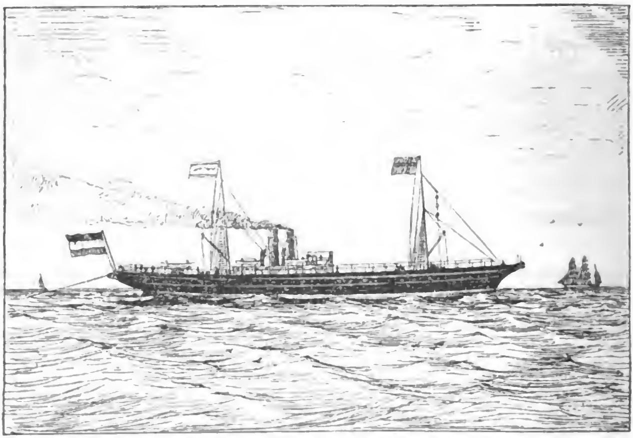
Ähnlich verhält es sich mit den Flaggen und Standern der Segelklubs und Seglervereine, von denen ebenfalls ein großer Teil in dem Flaggen-Atlas von Franz Reinecke abgebildet ist.

Über diese Flaggen sowie über Sachen auf dem Gebiete des Flaggenwesens in technischer, praktischer und heraldischer Hinsicht wird man hier und dort Auskunft haben wollen.

Der Verfasser ist bereit und in der Lage, diese Auskunft zu geben und Rat über alle damit zusammenhängenden Fragen im Gebiet der Seeschiffahrt und der Innenschiffahrt zu erteilen.

Er erklärt sich unter anderem bereit, nicht nur anzufertigen, sondern auch zu entwerfen:

a. Kontorflaggen jeder Art;
b. Flaggen, Stander, Rennflaggen u. s. w. für Segelklubs und Seglervereine;
c. Schornsteinmarken für Handelsdampfer.



Der im Jahre 1899 erbaute erste deutsche Kabeldampfer „Podbielsky“,
den deutschen Seekabelwerken zu Köln-Nippes-Nordenham gehörend.
Das Schiff legt ein Telegraphenkabel; deshalb zeigt es am Fockstag drei Körper übereinander, deren oberster und unterster kugelförmig und von roter Farbe sind, deren mittelster wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Am Heck weht die deutsche Nationalflagge. im Vortopp die Oldenburgische Handelsflagge, im Großtopp die Kontor-(Gesellschafts-)Flagge.

Verschiedenes über die Anfertigung und den Gebrauch von Flaggen.

Flaggenstoffe.

Der Zweck jeder Flagge und Fahne ist, daß sie sich bei Wind und Zugluft leicht entfaltet, ausweht. Dieser Zweck wird desto besser erreicht, je leichter der Flaggenstoff ist. Äußerste Leichtigkeit bei größester Haltbarkeit ist daher von jedem Flaggenstoff zu fordern.

Da außerdem der Preis in Betracht kommt, wählt man zur Herstellung von Flaggen und Fahnen bestes wollenes Haartuch. Baumwollenstoff eignet sich weniger gut. Seidenstoff wird nur ausnahmsweise benutzt; seine Verwendung ist Luxus.

Von dem Stoffe muß gefordert werden, daß er bei der Verarbeitung (Färbung, Bedruckung u. s. w.) möglichst, bei dem Gebrauch unbedingt seine Form behält, nicht einläuft (krumpt).

Flaggentuch aus Wolle verwendet man in der Regel nur in einer bestimmten Stärke. Baumwollenes Flaggentuch wird zweckmäßigerweise in verschiedenen Stärken verwendet, je nach der Größe und dem Zweck der Flagge oder Fahne.

Flaggenfabrikation.

Die Entwickelung der Technik in den letzten Jahrzehnten hat sich auch auf die Flaggenfabrikation erstreckt.

Noch jetzt kommt es vor, daß Flaggen und Fahnen genäht oder mit Ölfarbe gemalt werden.

Genähte Flaggen und Fahnen entstehen, indem man die nach Form und Farbe verschiedenen Teile zusammennäht. Die dadurch bedingten, oft sehr zahlreichen Nähte machen die Flagge und Fahne schwer, sie verhindern dadurch das leichte Auswehen, also die Erfüllung des Zwecks.

Außerdem sind genähte Flaggen und Fahnen nicht so haltbar wie solche aus einem Stück, denn unter anderem bringt jede Naht in die auswehende Flagge eine vermehrte lebendige Kraft, ähnlich wie ein Knoten am Ende einer Peitschenschnur. Diese Vermehrung der lebendigen Kraft wirkt aber zerstörend auf die Flagge.

Gemalte Flaggen und Fahnen werden hergestellt, indem man den Stoff in einen Rahmen spannt und ihm dann Zeich-

nung und Färbung durch Auftragen von Ölfarbe giebt. Die in dicker Schicht aufgetragene Ölfarbe macht die Flaggen und Fahnen starr (unbiegsam), außerdem brüchig, sobald die Ölteile ausgetrocknet sind. Solche Flaggen und Fahnen wehen also nicht gut aus und sind weder haltbar, noch auch gut brauchbar.

Demnach ist das **Bedrucken und chemische Färben der Flaggen und Fahnen** das allein richtige und zweckmäßige Verfahren. Beide müssen Zeichnung und Färbung dadurch erhalten, daß die Stoffe chemisch behandelt werden. Die Farbe muß nicht, wie bei dem Anstreichen (Malen), mit Ölfarbe von außen in dicker Schicht aufgetragen werden, sondern sie muß die Fasern der Gewebe völlig durchdringen, ohne die Stoffe zu beschweren oder starr und hart zu machen und ohne ihre Haltbarkeit zu beeinträchtigen. Das läßt sich aber nur in einer kunstgewerblichen Anstalt, verbunden mit fabrikmäßigem Betriebe, erreichen, wenn nicht außergewöhnlich große Kosten entstehen sollen.

Bei Herstellung der Wappen und Symbole, welche sich in vielen Flaggen, Fahnen und Standarten finden, ist außerdem eine gewisse Summe heraldischer Kenntnisse nötig, welche man allerdings auch in einer Fabrik nur finden wird, wenn deren Leiter das für den Zweck nötige Spezialinteresse und die erforderlichen Kenntnisse hat.

Die Flaggen während des Gebrauches.

In der Kaiserlich deutschen Marine giebt es Flaggen sehr verschiedener Größennummern (siehe Seite 155 uud 156). Man verwendet dort unter anderem besondere Sturmflaggen. Diese sind sehr klein, weil eine Flagge im Sturm desto schneller zerstört wird, je größer sie ist.

Daraus läßt sich für jeden, der sein Schiff, sein Haus oder sein Gebiet dauernd oder häufig beflaggen will, die Lehre ziehen, daß er gut thut, sich mehrere Flaggen zu halten, große für gutes, kleine für schlechtes Wetter.

Die Größe einer Flagge muß außerdem zu der Größe des Schiffes u. s. w., auf dem sie weht, in einem gewissen Verhältnis stehen. Eine große Flagge auf einem kleinen Schiffe wirkt unschön.

Die Größe der Signalflaggen muß sich aus folgenden Gründen nach der Schiffsgröße richten. Nach dem Internationalen Signalbuch werden bis zu vier Flaggen untereinander geheißt. Setzt man sie dicht, ohne Abstand, unter einander, so sind sie desto schlechter zu erkennen, je weniger sie auswehen. Man läßt des-

halb zwischen je zwei Flaggen einen Raum von der ganzen bis zur doppelten Flaggentiefe und macht den Steert*) entsprechend lang. Ist nun jede Flagge 1,8 m tief und der Steert 1,8 m lang, so ergiebt sich für vier Flaggen eine Gesamthöhe von 12,6 m. Dazu kommt, daß für die unten stehenden, die Flaggen bedienenden Leute noch etwa 3 m Höhe nötig ist, wodurch sich eine Gesamthöhe von 15,6 m ergiebt. Der Großmast eines kleinen Dampfers, z. B. eines mittelgroßen Fischdampfers, ist aber nur etwa 14 m über der Reling hoch. Er muß also schon aus diesem Grunde kleinere Flaggen benutzen. Für ihn, wie überhaupt für alle kleinen Schiffe, wird die kleinste Größennummer am besten sein, weil naturgemäß auch die Schwierigkeit der Handhabung mit der Größe zunimmt.

Für das Beflaggen von Gebäuden geben wir folgende, auf langer Erfahrung beruhende Grundsätze:

In erster Linie sollen sich die Flaggen reinigen lassen, also waschbar sein. — Jedes Haus besaß früher seine Flagge. Der Adel, die Patrizier-Familien haben ihre eigenen Hausfarben, Hauswappen oder Hausmarken. — Man flagge an dem Geburtstage des Landesfürsten mit der National- oder Schmuckflagge. — Zu Ehren eines hohen Gastes heiße man die Flagge des Gastes neben der eigenen Haus- oder Nationalflagge.

Die Größe der Flagge soll der Höhe des Hauses entsprechen. Man wähle für das einstöckige Haus die Größe von 1,80 m hoch, 3 m lang, für ein zweistöckiges Haus 2,40 m hoch, 4 m lang, für dreistöckige und noch höhere Häuser 3 m hoch und 5 m lang, auch 3,60 m hoch und 6 m lang. Façaden-Fahnen sollen der Höhe des Hauses und der der Etagen entsprechend gewählt werden. Man rechne für jeden Stock oder Etage etwa 3 bis 3 1/2 m Länge und 1 1/2 bis 2 m Breite.

Die Flaggenstöcke sollen nie spitzig auslaufen; der knopf-, pilz- oder eichelförmige Abschluß schützt vor Zerreißen der Fahne mehr, als die zerstörende Spitze, wenn sich die Flagge umschlägt, was bei Flaggen, die außerhalb des Verhältnisses von 3 : 5 in Bezug auf die Länge liegen, leicht der Fall ist.

Die Flaggen nach dem Gebrauch.

Jede Flagge muß trocken sein, wenn sie nach dem Gebrauch aufbewahrt wird.

---

*) Jede Flagge ist an der Innenseite an ein Tau, das „Liet“, genäht; dieses Tau setzt sich nach unten fort und heißt der „Steert“.

Damit sie nicht faltet, bewahrt man sie besser zusammengerollt, als zusammengelegt auf.

Zum Schutz gegen Staub und Mottenfraß ist für jede wollene Flagge ein einfacher Leinensack sehr zu empfehlen.

Gut fabrizierte und chemisch gut gefärbte Flaggen kann man waschen. Gutes Ausspülen nach dem Waschen und gleichmäßiges Ausbreiten beim Trocknen ist nötig, damit die Flagge wieder ein schönes, glattes Aussehen erhält.

Der Versuch, einer Flagge, die wiederholt in nassem Zustande verstaut (verpackt) werden mußte, durch Waschen wieder ein tadelloses Aussehen zu geben, wird kaum von Erfolg sein.

Flaggenmasten, Flaggenstöcke und Flaggenleinen.

Flaggenmasten und Flaggenstöcke müssen so eingerichtet sein, daß man sie leicht umlegen oder herunternehmen kann, wenn die Flaggleine eingeschoren werden soll. Auf Seite 120 ist ein zweckmäßiger Flaggenmast dargestellt.

Der Flaggenknopf muß oben rund oder abgerundet sein. ist er spitz, so muß die Flagge unbedingt zerreißen, wenn sie darüber schlägt, abgesehen davon, daß sie schwer herunterzubringen ist.

Für das leichte Aufziehen und Niederholen ist wesentlich, daß die Scheiben in dem Flaggenknopf oder in den Blöcken (Kloben), welche zu diesem Zweck angebracht sind, nicht stehen.

Bezüglich der an Flaggleinen etwa zu stellenden Forderungen geben wir den folgenden Auszug aus den Bedingungen der Kaiserlichen Marine:

Gewöhnliche Leinen.

Umfang in cm	Bruchbelastung in kg	Prüfungsbelastung in kg	Geringste Anzahl der Garne im Tau	Bemerkungen.
1,5	230	190	6	Die Leinen sind rechts geschlagen, d. h. der Hanf ist rechts zu Garnen gesponnen, die Garne sind links zu Kardeelen getrieben, die Kardele sind rechts zu Tauen geschlagen.
2,0	380	320	9	
2,5	540	450	12	
3,0	740	620	15	
3,5	940	780	18	
4,0	1000	830	20	

Flaggleinen.

Umfang in cm	Bruch-belastung in kg	Prüfungs-belastung in kg	Geringste Anzahl der Fäden in der Leine	Anzahl der Litzen in der Leine	Bemerkungen.
2,5	500	420	128	8	Diese Leinen sind geflochten, nicht tauartig geschlagen. Sie werden verwendet, weil sie beim Gebrauch nicht eindrehen. Man verwendet sie stets ungetheert.
3,5	700	580	208	8	
4,0	800	660	264	8	

Wird eine Flaggenleine selten gebraucht, aber am Mast oder Stock gehalten, so nimmt man am besten gewöhnliche Leinen getheert, weil die Theerung gegen die Witterungseinflüsse widerstandsfähig macht. Sonst ist ungetheertes Tau zu empfehlen.

Verschiedene Größen- und Maßangaben.

Größe der Flaggen der Kaiserlich deutschen Kriegsmarine.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Flagge	Länge in m der Flagge	Breite in m der Flagge	Bemerkungen
1	Flagge des Generalinspekteurs für Schiffe I. bis IV. Ranges .	3,5	3,5	Zu 1 bis 3: Die Abmessungen sind durch den Staatssekretär d. Reichs-Marine-Amts festgesetzt infolge der Allerhöchsten Ordre vom 22. Januar 1900. Siehe Seite 12, 45 und 95.
2	Desgl. V. bis VII. Ranges .	2,1	2,1	
3	Desgl. Bootsflagge	2,4	1,4	
4	Gaffelflagge, Staats- . . . Nr. I	7,85	4,7	
5	Desgl. „ . . . . „ II	6,25	3,75	
6	Gaffelflagge, große . . . . . „ I	6,25	3,75	Die Breite des roten Bandes ist:
7	Desgl. „ . . . . . „ II	4,5	2,75	für Schiffe I.–V. Ranges = 50 cm,
8	Desgl. „ . . . . . „ III	3,75	2,25	
9	Gaffelflagge, gewöhnliche . . „ I	4,5	2,75	für Schiffe V.–VII. Ranges = 30 cm,
10	Desgl. „ . . . „ II	3,75	2,25	für Boote = 20 cm.
11	Desgl. „ . . „ III	3,15	1,9	
12	Gaffelflagge, Sturm- . . . . „ I	3,15	1,9	Zu 4 bis 17: Wir haben hier nicht nur die verschiedenen Größennummern der Flaggen der Kaiserlichen Marine, sondern auch ihren Verwendungszweck angeben wollen. Deshalb wiederholen sich die Größen in mehreren Fällen. Die gewöhnliche Gaffelflagge Nr. I für ein großes
13	Desgl. „ . . . . „ II	2,5	1 5	
14	Toppflagge . . . . „ I	4,5	2,75	
15	Desgl. . . . . „ II	3,75	2,25	
16	Desgl. . . . . „ III	3,15	1,9	
17	Bootsflagge	1,57	0,95	
18	Gösch . . . . „ I	2,82	1,89	
19	Desgl. . . . . „ II	2,35	1,57	
20	Desgl. . . . . „ III	1,42	0,95	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Flagge	Länge in m der Flagge	Breite in m der Flagge	Bemerkungen
21	Lotsenflagge	3,0	2,0	Schiff ist z. B. ebenso groß wie die große Gaffelflagge Nr. II für ein kleineres Schiff u. s. w. Die Liste liefert also den Beweis, daß man in der Kaiserlichen Marine die Flaggenausrüstung der Schiffe den Schiffsgrößen anpaßt.
22	Flaggen nach dem Internationalen Signalbuch . . . . Nr. I	2,60	2,30	
23	Desgl. . . . . „ II	2,00	1,80	
24	Wimpel nach dem Internationalen Signalbuch . . . . Nr. I	3,30	2,70	
25	Desgl. . . . . „ II	2,80	2,20	
26	Reichsdienstflagge für die Kaiserliche Marine . . . . . . Nr. I	4,50	3,00	Zu 19 bis 22: Die Flaggen und Wimpel der Größennummer I werden für das Internationale Signalbuch seltener verwendet als diejenigen der Größennummer II.
27	Desgl. . . . . „ II	3,75	2,50	
28	Desgl. . . . . „ III	3,00	2,00	
29	Desgl. . . . . „ IV	2,25	1,50	
30	Desgl. . . . . „ V	1,50	1,00	
31	Gösch zur Reichsdienstflagge für die Kaiserliche Marine . . .	1,00	0,66	

Größe der Signalflaggen nach dem Internationalen Signalbuch wie sie in England gebräuchlich sind.

18 Zoll	= 0,457 m	lang und	12 Zoll	= 0,305 m breit
2 Fuß	= 0,609 „	„ „	18 „	= 0,457 „ „
3 „	= 0,914 „	„ „	2 Fuß	= 0,609 „ „
4 „	= 1,219 „	„ „	3 „	= 0,914 „ „
5 „	= 1,524 „	„ „	3¾ „	= 1,143 „ „
6 „	= 1,829 „	„ „	4 „	= 1,219 „ „
7 „	= 2,133 „	„ „	5 „	= 1,524 „ „

Verschiedene Maße.

Allgemeines.

1 Meter (m) = 1 : 10000000 des Erdmeridianquadranten oder des kürzesten Bogens vom Pol bis zum Äquator. Länge dieses Bogens 90 Grad = 90 . 60 = 5400 Breitenminuten oder Seemeilen (Sm).

1 Seemeile (Sm) = 10000000 : 5400 = 1852 m.

Abstand vom Mittelpunkt der Erde bis zum { Äquator 6377 Kilometer (km = 1000 m), Pol . . 6356 „ .

Unterschied beider: 21 km, also Abplattung der Erde 21 : 6377 km = 1 : 300.

1 Kabellänge = 0,1 Sm = 185 m. 1 englischer Faden = 6 englische Fuß (F) = 1,8288 m.

Fuß, Faden, Kabellänge in Metern.

1 Toise . . . . = 1,95 Meter
1 Pariser Fuß . . . . = 0,32 „
1 preußischer Fuß . . . . . = 0,31 „
1 englischer Fuß . . . . . . = 0,30 „
1 niederländischer Fuß . . . = 0,28 „

1 Faden in:
Spanien . . . . = 1,67 „
den Niederlanden . . . . = 1,70 „
Schweden . . . . = 1,78 „
Rußland . . . . = 1,83 Meter
England . . . . = 1,83 „
Norwegen . . . . = 1,88 „
Dänemark . . . . = 1,88 „

1 Kabellänge in:
Deutschland . . . . = 185 „
England . . . . = 186 „
Frankreich . . . . = 200 „
den Niederlanden . . . . = 225 „

Meilen in Metern.

1 Werst, Rußland	=	1067	Meter
1 Statute Mile, England	=	1609	„
1 Seemeile, Deutschland	=	1852	„
1 Nautical Mile, England	=	1852	„
1 Mille marin, Frankreich	=	1852	„
1 Zeemijl, Niederlande	=	1852	„
1 Milla legal, Spanien	=	1852	„
1 Lieue, Frankreich	=	4444	„
1 League, England (3 naut. miles)	=	5556	„
1 Lieue marine, Frankreich	=	5556	„
1 Legua maritima, Spanien	=	5556	„
1 Legoa Portugal	=	6173	„
1 Sömill, Dänemark	=	7407	„
1 Mil, Schweden	=	10688	„
1 Mil, Norwegen	=	11295	„

Tonnenmaße.

1 engl. „Register-Ton", Schiffsraummaß, = 100 engl. Kubikfuß = 2,8315 Kubikmeter.
1 engl. Ton, Gewicht, = 2240 engl. Pfund = 1016 Kilogramm.
1 engl. Ton, Frachtmaß, = 40 engl. Kubikfuß = 1,13 Kubikmeter.
1 Tonne = 2205 Pfund = 1000 Kilogramm.
1 Kubikmeter = 35,32 engl. Kubikfuß = 0,353 Register-Ton.

Tabelle zur Verwandlung von englischen Fuß in Meter und umgekehrt.

1 F = 0,3048 m, 1 m = 3,2809 F.

Fuß.

Einer	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zehner	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter
0	0,000	0,305	0,610	0,914	1,219	1,524	1,829	2,134	2,438	2,743
10	3,048	3,353	3,658	3,962	4,267	4,572	4,877	5,182	5,486	5,791
20	6,096	6,401	6,705	7,010	7,315	7,620	7,925	8,229	8,534	8,839
30	9,144	9,449	9,753	10,058	10,363	10,668	10,973	11,277	11,582	11,887
40	12,192	12,497	12,801	13,106	13,411	13,716	14,020	14,325	14,630	14,935
50	15,240	15,544	15,849	16,154	16,459	16,764	17,068	17,373	17,678	17,983
60	18,288	18,592	18,897	19,202	19,507	19,812	20,116	20,421	20,726	21,031
70	21,336	21,640	21,945	22,250	22,555	22,860	23,164	23,469	23,774	24,079
80	24,384	24,688	24,993	25,298	25,603	25,907	26,212	26,517	26,822	27,127
90	27,431	27,736	28,041	28,346	28,651	28,955	29,260	29,565	29,870	30,175

Beispiele.

85 F = ? m	25 m = ? F. 24,993 m = 82,00 F
	0,007 m = 0,02 F
7531 F = ? m	25 m = 82,02 F
7500 F = 2286 m	2471 m = ? F. 2468,8 m = 8100 F
31 F = 9 m	2,2 m = 7 F
7531 F = 2295 m.	2471 m = 8107 F

Tabelle zur Verwandlung von englischen Faden in Meter und umgekehrt.

1 engl. Faden = 1,8288 m, 1 m = 0,5468 engl. Faden.

Einer	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zehner	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter	Meter
0	0,00	1,83	3,66	5,49	7,32	9,14	10,97	12,80	14,63	16,46
10	18,29	20,12	21,95	23,77	25,60	27,43	29,26	31,09	32,92	34,75
20	36,57	38,40	40,23	42,06	43,89	45,72	47,55	49,38	51,21	53,03
30	54,86	56,69	58,52	60,35	62,18	64,01	65,84	67,66	69,49	71,32
40	73,15	74,98	76,81	78,64	80,47	82,29	84,12	85,95	87,78	89,61
50	91,44	93,27	95,10	96,92	98,75	100,58	102,41	104,24	106,07	107,90
60	109,73	111,55	113,38	115,21	117,04	118,87	120,70	122,53	124,36	126,18
70	128,01	129,84	131,67	133,50	135,36	137,16	138,99	140,82	142,64	144,47
80	146,30	148,13	149,96	151,79	153,62	155,45	157,27	159,10	160,93	162,76
90	164,59	166,42	168,25	170,08	171,90	173,73	175,56	177,39	179,22	181,05

Beispiele.

43 Faden = 78,6 m.
3428 Faden = ? m.
3400 Faden = 6218 m
28 Faden = 51 m
3428 Faden = 6269 m.

159 m = 87 Faden.
8340 m = ? Faden.
8229 m = 4500 Faden
111 m = 61 Faden
8340 m = 4561 Foden.